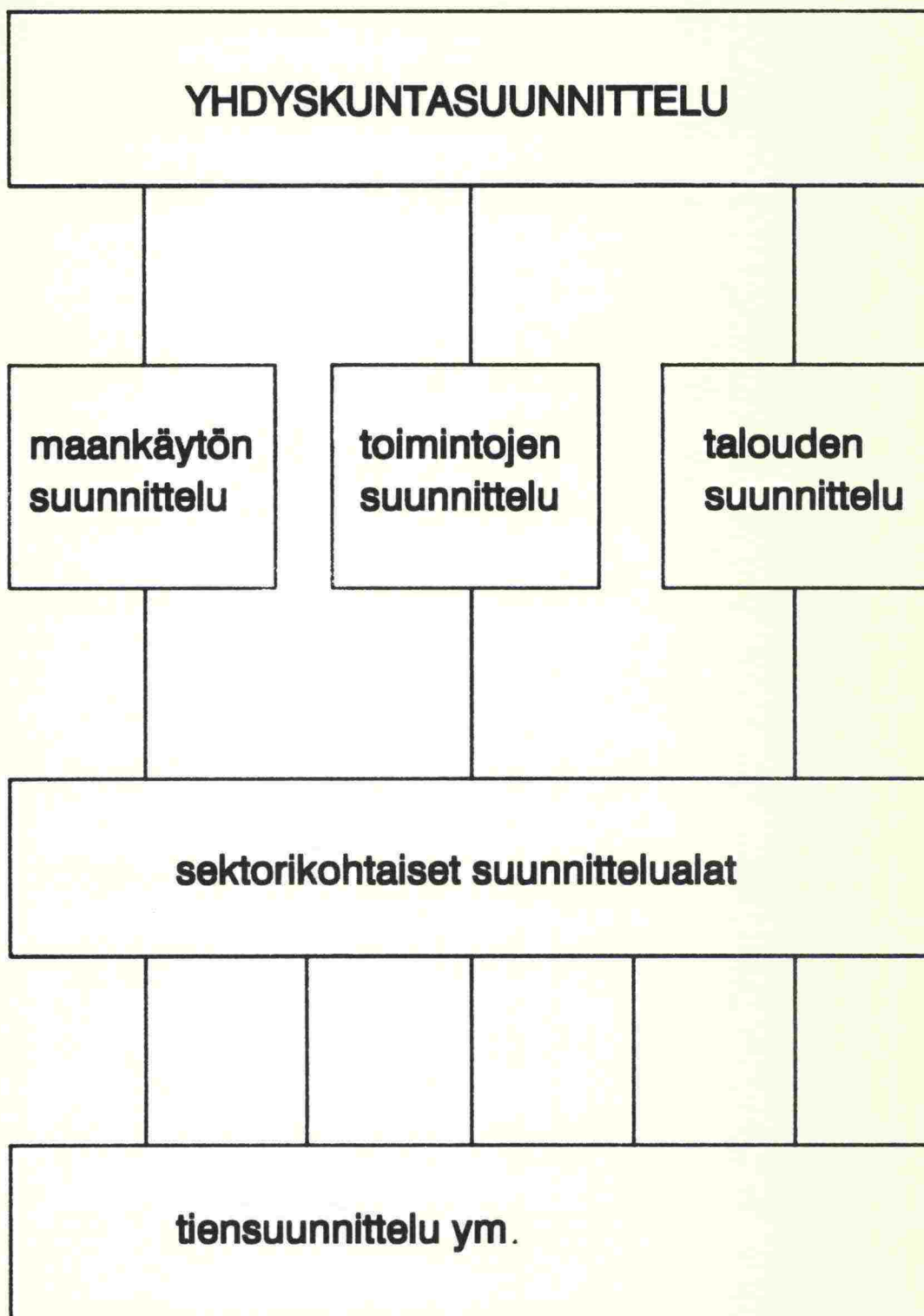


# **Yleiskaavoituksen ja tien yleissuunnittelun kytkentä**



Tielaitoksen selvityksiä  
6/1991

**Yleiskaavoituksen ja tien  
yleissuunnittelun kytkentä**

**Tielaitos**  
Tiehallitus

Helsinki 1991

ISBN 951-47-2739-8  
ISSN 0788-3722  
TIEL 3200006  
Valtion painatuskeskus  
Helsinki 1991

Julkaisua myy  
Tiehallitus, lomakevarasto

**Tielaitos**

Tiehallitus  
Opastinsilta 12 A  
PL 33  
00521 HELSINKI  
Puh. vaihde (90) 1541

**Asiasanat** tiehankkeet, yleissuunnittelu, yleiskaavoitus

## **Tiivistelmä**

Tässä tutkimuksessa selvitetään, miten kuntien suorittama yleiskaavoitus ja tielaituksen tien yleissuunnitelmien laatiminen voidaan kytkeä yhtäaikaiseksi ja yhteistyöllä tehtäväksi. Alussa selvitetään suunnitteluprosessien nykyinen kulku. Kytkentään on haettu ratkaisumalleja tarkastelemalla kytkennän edellytyksiä sekä sen tuomia etuja ja ongelmia. Selvityksen perusteella esitetään yhteistyön mallit yhtä kuntaa ja useaa kuntaa koskevan tiehankkeen yhteydessä. Hyväksymis- ja vahvistamisen menettelyyn on esitetty muutoksia.

## **Sammanfattning**

I denna utredning behandlas möjligheterna att koppla uppgörande av översiktsplaner för vägar till kommunernas generalplanering så, att de sker samtidigt och i samarbete. Modeller för kopplingen granskas på basen av de förutsättningar, fördelar och problem de medför. På basen av utredningen framförs modeller för vägprojekt som berör en eller flera kommuner. Ändringar föreslås i godkännande- och fastställelseförfarandet.



## Esipuhe

Liikennesuunnittelu on osa yhdyskuntasuunnittelua. Kaavoitus on se yhdyskuntasuunnittelun osa, jossa eri maankäytön muotoja sovitetaan toisiinsa ja ympäristöönsä. Tiensuunnittelun ja kaavoituksen yhteyksien tiivistäminen on tiensuunnittelun kehittämisen tärkeä tavoite.

Tiehankkeita koskeva vaiheistettu päätöksentekoprosessi muodostuu siten, että sen eri vaiheiden ja eri asteisten kaavojen välille voidaan rakentaa entistä läheisempiä kytkentöjä - tarveselvityksestä seutukaavaan, yleissuunnitelmasta yleiskaavaan ja tiesuunnitelmasta detailjikaavaan. Nämä kytkennot eivät kuitenkaan rakennu itsestään. Eri alojen suunnitteluajataulut, menettelyt ja päätöksentekovaiheet poikkeavat usein toisistaan.

Selvityksessä "Yleiskaavoituksen ja tien yleissuunnittelun kytkentä" tarkastellaan eri esimerkkien ja haastattelujen valossa näiden suunnitelmien yhteyksiä ja miten niitä voidaan kehittää. Selvityksessä päädytään esittelemään yleiskaavaan pohjautuva yhdenmisen suunnitteluprosessin malli, jossa myös suunnitelmien käsittely ja niistä tehtävät päätökset olisivat yhteiset.

Opinnäytetyönä tehdyn selvityksen tarkoitus on antaa aineksia keskusteluun ja palvella parhaillaan laadittavia tiensuunnitteluohjeita. Selvityksen on laatinut Finnmap Oy:ssä tekn.yo *Jukka Liikari* ja ohjannut TKL *Harri Halsti*. Tiehallituksen kehittämiskeskuksessa työtä on valvonut arkk. *Anders HH Jansson*.

Helsingissä tammikuussa 1991

Tiehallitus  
Kehittämiskeskus



22.3.91

**YLEISKAAVOITUKSEN JA TIEN YLEISSUUNNITTELUN KYTKENTÄ**

Oheinen tiehallituksen kehittämiskeskuksen julkaisu toimitetaan tiedoksi ja käyttöönne.

Lisäkappaleita voi tilata tiehallituksen lomakevarastosta.

Kehittämiskeskus  
Ylitarkastaja

  
Anders HH Jansson

# SISÄLLYSLUETTELO

## TIIVISTELMÄ

## ESIPUHE

## SISÄLLYSLUETTELO

- 1 JOHDANTO
- 2 YLEISKAAVOITUSPROSESSI
  - 2.1 Yleistä yleiskaavasta
  - 2.2 Yleiskaavan oikeusvaikutukset
    - 2.2.1 Kunnanvaltuuston hyväksymä yleiskaava
    - 2.2.2 Vahvistettu yleiskaava
  - 2.3 Prosessin vaiheet
  - 2.4 Yhteistyö yleiskaavoituksessa
- 3 TIENSUUNNITTELUPROSESSI
  - 3.1 Nykyisen prosessin kulku
  - 3.2 Vaiheistettu päätöksenteko
  - 3.3 Prosessin vaiheet
    - 3.3.1 Tieverkkosuunnitelma
    - 3.3.2 Tarveselvitys ja hankepäätös
    - 3.3.3 Yleissuunnitelma ja toimenpidepäätös
    - 3.3.4 Tiesuunnitelma
      - Nykyisen lainsäädännön mukainen tiesuunnitelma
      - Vaiheistetun päätöksenteon mukainen tiesuunnitelma
    - 3.3.5 Rakennussuunnitelma
    - 3.3.6 Tiepäätös
    - 3.3.7 Tietoimitus
- 4 KAAVOITUKSEN VAIKUTUS TIENSUUNNITTELUUN
  - 4.1 Seutukaava
    - 4.1.1 Yleistä
    - 4.1.2 Seutukaavan tievaraukset ja niiden oikeudelliset vaikutukset
      - 4.1.2.1 Tievarausten osoittaminen seutukaavassa
      - 4.1.2.2 Seutukaavasta poikkeaminen
      - 4.1.2.3 Vaikutus tieviranomaisten tiensuunnitteluun
  - 4.2 Yleiskaava
    - 4.2.1 Yleiskaava ja tiensuunnittelu
    - 4.2.2 Yleiskaavan liikennemerkinnot
  - 4.3 Tiensuunnittelijoiden näkemyksiä yleiskaavoista
- 5 TIESUUNNITELMIEN VAIKUTUS KAAVOITUKSEEN
  - 5.1 Maankäytön ja liikenteen vuorovaikutus
    - 5.1.1 Taajamarakenne ja maankäyttö
    - 5.1.2 Vaikutukset yritystoimintaan
    - 5.1.3 Vaikutus maan hintaan
  - 5.2 Aikataulukysymykset

- 6 TIELAITOKSEN JA KUNTIEN YHTEISTYÖ**  
6.1 Yleistä  
6.2 Yhteistyö tiensuunnittelussa  
6.2.1 Yhteistoiminnan kenttä  
6.2.2 Hankeryhmä  
6.2.3 Yhteistyö tie- ja rakennussuunnitelmavaiheessa  
6.2.4 Yhteistyö suunnittelulupahankkeissa  
6.3 Yhteistyöesimerkki
- 7 KYTKENTÄ**  
7.1 Edellytykset  
7.2 Etutarkastelu  
7.3 Ongelmatarkastelu  
7.4 Koulutuksen apu kytkentään  
7.4.1 Tiensuunnittelijoiden kaavoituksen opiskelu  
7.4.2 Kaavoittajien tiensuunnittelun opiskelu  
7.4.3 Ehdotuksia
- 8 KYTKENNÄN RATKAISUMALLEJA**  
8.1 Kytkennän ratkaisumalli I: yhden kunnan tapaus  
8.1.1 Vaiheet  
8.1.2 Mallin edut  
8.1.3 Mallin ongelmakohdat  
8.2 Kytkennän ratkaisumalli II: usean kunnan tapaus  
8.2.1 Vaiheet  
8.2.2 Mallin edut  
8.2.3 Mallin ongelmakohdat  
8.3 Hyväksyminen ja vahvistaminen  
8.4 Konsulttitoimeksiannot
- 9 YMPÄRISTÖTUOTOS**  
9.1 Nykytila  
9.2 Kehitysnäkymiä  
9.2.1 Ympäristön ja kehityksen maailmankomissio  
9.2.2 Suomen lainsäädäntö  
9.3 Yleiskaavoituksen ja tiensuunnittelun kytkennän vaikutus
- 10 KANSALAISTEN VAIKUTUSMAHDOLLISUUDET**  
10.1 Yleiskaavoitus  
10.2 Tiensuunnittelu  
10.3 Kytkentä
- 11 YHTEENVETO**

LÄHDELUETTELO

LIITTEET

# 1 JOHDANTO

## Työn tausta ja tarve

Liikenneministeriö asetti 31.5.1988 työryhmän selvittämään tarvetta kehittää tie- ja vesirakennuslaitoksen johto-organisaatiota. Lisäksi työryhmän tuli arvioida tiepoliittisen päätösvallan jakautumisen ja keinojen tarkoituksenmukaisuutta ja tehdä tarvittaessa niitä koskevat muutosehdotukset. Työryhmä päätti työnsä 31.10.1988 jättämällä mietintönsä /LM 1988 s. I-II/ liikenneministeriölle.

Liikenneministeriö asetti 14.3.1989 työryhmän laatimaan edellä mainitun työryhmän ehdotuksen pohjalta täsmennetyn esityksen hankekohtaisen tiepoliittisen päätöksenteon vaiheistamiseksi /LM 1990/.

Ehdotuksen perusteella tehtiin tiensuunnitteluprosessin uudistamista koskevan selvitystyö, joka tarkoitettiin soveltuvien osien suunnittelijoiden käyttöön siirryttäessä vaiheistettuun päätöksentekojärjestelmään /TIEH 1990/.

Suunnitteluprosessin uudistamisen yhtenä tavoitteena on ollut sovittaa yhteen tiensuunnittelu ja yhdyskuntasuunnittelu. Tiehallituksessa ilmeni tarve selvittää, kuinka tien yleissuunnittelua ja yleiskaavoitusta kehitetään, jotta uudistetun tiepoliittisen päätöksentekoprosessin mukainen tien yleissuunnittelun ja yleiskaavoituksen yhteenkytkeminen tulisi mahdolliseksi.

## Työn eteneminen

Työn aluksi tehtiin kirjallisuustutkimus, jolla selvitettiin yleiskaavoituksen ja tiensuunnittelun prosessien nykytila sekä molempien suunnittelualojen lainsäädäntö. Nykytilatutkimukseen liittyi tielaitoksen ja yleiskaavaa laativan kunnan neuvottelujen seuraaminen.

Tielaitoksen kolmentoista tiepiirin suunnittelupäälliköille lähetettiin kirjallinen kysely, jonka avulla selvitettiin tiensuunnittelua käytännössä tekevien ammattihenkilöiden mielipiteitä tiepiirin organisaatiosta, kuntien yleiskaavoista ja kuntakontakteista. Kyselyyn vastasi yhteensä 11 tiepiiriä.

Yleiskaavoituksen ja tien yleissuunnittelun kytkentään haettiin ratkaisumalleja tarkastelemalla edellytyksiä kytkennälle sekä kytkennän tuomia etuja ja ongelmia. Alustavista malleista pyydettiin asiantuntijamielipiteitä haastatteleamalla liikenneministeriön, ympäristöministeriön sekä kaavoitus- ja tiensuunnittelualan konsultin edustajia.

Ratkaisumalleja kehitettiin kaksi: yhden kunnan aluetta koskevan tiehankkeen tapaukseen ja useaa kuntaa koskevaan tapaukseen.

Lopussa tarkasteltiin suunnitteluprosessien ympäristövaikutuksia ja kansalaisten vaikutusmahdollisuuksia.

## Termit

Tekstissä yleissuunnitelmalla tarkoitetaan tien yleissuunnitelmaa, ja yleissuunnittelulla tarkoitetaan tien yleissuunnitelman laadintaa. Eräissä yhteyksissä on mainittu, että yleiskaavaa alettaisiin nimittää yleissuunnitelmaksi. Tässä työssä käytetään termejä yleiskaava ja yleiskaavoitus.

## Säädökset

Hallintomenettelylaki 8.1982/598	HallintomenettelyL
Kaavoitusalueiden jakolaki 20.2.1960/101	KaavJL
Kunnallislaki 10.12.1976/953	KunL
Rakennuslaki 16.8.1958/370	RakL
Rakennusasetus 26.6.1959/266	RakA
Laki yleisistä teistä 21.5.1954/243	TieL
Asetus yleisistä teistä 30.12.1957/482	TieA

**Käytetyt lyhenteet**

HE	Hallituksen esitys
KTS	Keskipitkän tähtäyksen suunnittelu
LM	Liikenneministeriö
PTS	Pitkän tähtäyksen suunnitelma
SisM	Sisäasiainministeriö
TIEH	Tiehallitus
TKK	Teknillinen korkeakoulu
TPO	Tiepiirin toimenpideohjelma
TTKK	Tampereen teknillinen korkeakoulu
TVL	Tie- ja vesirakennuslaitos
V-S SKL	Varsinais-Suomen seutukaavaliitto
YM	Ympäristöministeriö



## 2 YLEISKAAVOITUSPROSESSI

### 2.1 YLEISTÄ YLEISKAAVASTA

Yleiskaava on rakennuslain 28 §:n mukaan yksityiskohtaisen kaavoituksen ja rakentamisen sekä muun maankäytön suunnitteleminen perustaksi laadittava suunnitelma, joka sisältää pääpiirteet kunnan alueen käyttämisestä eri tarkoituksiin. Yleiskaava on mahdollista laatia paikallisten olosuhteiden ja tarpeiden mukaan sisällöltään ja tarkkuudeltaan erilaiseksi. Kaavaan kuuluu aluevaraukset osoittava yleiskaavakartta mahdollisine yleiskaavamääräyksineen ja selostus, jossa esitetään suunnitelman perusteet ja sen taustana olevat selvitykset. Yleiskaavaan voi liittyä sitä tarkentavia eri toimintojen kehitystä koskevia suunnitelmia.

Rakennuslain 30 §:n 1 momentin mukaan vahvistettu yleiskaava on ohjeena laadittaessa tai muutettaessa asema-, rakennus- tai rantakaavaa sekä ryhdyttäessä muutoin toimenpiteisiin alueiden käytön järjestämiseksi. Tämä merkitsee sitä, että yleiskaavasta poikkeaminen yksityiskohtaisemman maankäytön suunnittelun yhteydessä edellyttää erityisiä perusteluja.

Yleiskaavoitukseen liittyy läheisesti myös maankäytön toteuttamisohjelman laatiminen. Siinä osoitetaan, miltä osin ja millä tavoin suunniteltua maankäyttöä ja rakentamista toteutetaan viiden vuoden suunnitteluajanjakson aikana. Se osoittaa maankäytön muutokset ja rakennushankkeet sekä sisältää suunnittelukauden kaavoitusohjelman. Maankäytön toteuttamisohjelma kytkee kaavojen toteuttamisen kunnan muuhun suunnitteluun ja mahdollistaa tavoitteiden toteutumisen yhtenäisen seurannan. /SisM 1980 s. 8/

Kuntia, joissa yleis- tai osayleiskaava tai molemmat on hyväksytty tai tekeillä, oli vuoden 1990 alussa yhteensä 411 eli 93 % kaikista kunnista. Kyseisiin kuntiin sisältyvät kaikki kaupungit sekä 328 muuta kuntaa. Koko kunnan alueen käsittäviä yleiskaavoja oli vuoden 1990 alussa yhteensä 85 eli 19 %:ssa kaikista kunnista.

Yleiskaavoituksen kohteena on arvioitu olevan vajaan kolmasosan maan pinta-alasta. /YM 1990b s. 44–45/

### 2.2 YLEISKAAVAN OIKEUSVAIKUTUKSET

#### 2.2.1 Kunnanvaltuuston hyväksymä yleiskaava

Kunnanvaltuuston hyväksymän yleiskaavan ainoa oikeudellinen vaikutus on, että kaava-alueella voidaan soveltaa rakennuslain 53 §:n 1 momentissa tarkoitettua lunastusperustetta silloin, kun kaupungissa ei ole riittävästi rakennusmaata tai lunastamista on pidettävä tarpeellisenä asuntotuotannon tai muun suunnitelman mukaisen rakentamisen edistämiseksi.

Kunnallislain 7 §:n mukaan kunnan päätösvaltaa käyttävän kunnanvaltuuston päätöksen täytäntöpano ja muu hallinto on kunnanhallituksen ja sen valvonnan alaisena lautakuntien, johtokuntien ja toimikuntien sekä viranhaltijoiden asiana.

#### 2.2.2 Vahvistettu yleiskaava

Vahvistetulla yleiskaavalla on oikeudellinen ohjausvaikutus yksityiskohtaisempaan suunnitteluun, rakentamiseen ja muuhun maankäyttöön. Vahvistettu yleiskaava on ensinnäkin ohjeena laadittaessa yksityiskohtaisempia kaavoja. Vahvistetulla yleiskaavalla kunta voi vaikuttaa myös muiden viranomaisten, esimerkiksi valtion viranomaisten maankäyttöä koskeviin suunnitelmiin ja niiden toteuttamiseen. /YM 1990b s. 43/

Yleiskaava voidaan laatia osittain tai kokonaan maanomistajaan kohdistuvien rajoitusten kannalta tavanomaista sitovampana yleiskaavaan otetuilla erityisillä määräyksillä. Viranomaisten on suunnitellessaan alueiden käyttöä koskevia toimenpiteitä ja päätettäessä niiden toteuttamisesta on katsottava, ettei toimenpiteillä vaikeuteta



vahvistetun yleiskaavan toteuttamista /RakL 26 §/. Yleiskaavassa voidaan erityisellä määräyksellä kieltää käyttämästä rakennustoimintaan tarkoitettua aluetta enintään viiden vuoden aikana muuhun haja-asutukseen kuin maatalouden ja muiden siihen verrattavien elinkeinojen tarpeita varten /RakL 31 §/.

Jos maa asemakaavan tai yleiskaavan erityisen määräyksen takia on käytettävä toiseen tarkoitukseen kuin yksityiseen rakennustoimintaan eikä sen vuoksi maanomistaja voi kohtuullista hyötyä tuottavalla tavalla käyttää hyväkseen maataan, on kunta tai, jos alue on kaavassa osoitettu valtion tarpeisiin, tämä velvollinen lunastamaan maan rakennuslain 56 §:n mukaan. Korvauksesta joka johtuu yleiskaavan aiheuttamasta maan käyttöoikeuden rajoituksesta, säädetään rakennuslain 70 §:ssä.

Yleiskaavassa voidaan erityisellä määräyksellä saattaa voimaan toimenpidekielto koskien kaivamis-, louhimis-, tasoittamis- tai täyttämistyötä, puiden kaatamista tai muuta näihin verrattavaa toimenpidettä /RakL 124a §/.

Jos jotakin aluetta sen sijainnin, luonnon tai historiallisten ja taiteellisten arvojen takia on erityisesti suojeltava, voidaan kaavassa antaa tarpeellisia määräyksiä. Milloin määräystä ei voida antaa sen vuoksi, että se on maanomistajalle kohtuuton, voi valtioneuvosto antaa kunnalle luvan pakkolunastaa alueen /RakL 135 §/.

Kun yleiskaavan laatiminen tai muuttaminen on pantu vireille, ympäristöministeriö tai lääninhallitus, sen mukaan kumman vahvistettavaksi valtuuston kaavan hyväksymistä koskeva päätös olisi alistettava, voi antaa alueelle rakennus- tai toimenpidekiellon enintään viideksi vuodeksi kerrallaan. /RakL 29 §/

Vahvistettu yleiskaava ohjaa myös kiinteistönmuodostamista, sillä kaavoitusalueiden jakolain 24 §:n 2 momentin mukaan alueelle, jolle on vahvistettu yleiskaava, ei saa suorittaa halkomis- tai lohkomistoimitusta eikä erillisen alueen tilaksi muodostamistoimitusta, jos sen

johdosta huomattavasti vaikeutetaan alueen käyttämistä yleiskaavassa varattuun tarkoitukseen.

## 2.3 PROSESSIN VAIHEET

Jukka Kokkisen diplomityössä 1985 tutkittiin ympäristöministeriön koko yleiskaava-aineisto vuosilta 1969 –1984. Tältä ajalta oli arkistoitu 316 yleiskaavaa. Tutkimuksen mukaan laadintapäätöksestä kaavan hyväksymiseen valtuustossa kuluu koko kunnan yleiskaavalta keskimäärin 3 vuotta 8 kuukautta ja osayleiskaavalta 2 vuotta 7 kuukautta. /Kokkinen 1985 s. 28/ Yleiskaavoitusprosessin vaiheet on esitetty kuvassa 1.

### Perusselvitykset

Suunnittelun lähtökohdiksi tarvitaan tietoja suunnittelualueen maankäyttötilanteesta sekä alueen eri ominaisuuksien ja toimintojen nykytilasta ja niiden kehityskulusta.

Kerättäviä perustietoja ovat:

Yleiset:

- seudullinen asema, väestö, elinkeinot, kulttuuri

Luonto:

- pienilmasto, suurmaisema, maaperä, topografia, suojelukohteet, häiriötekijät

Kaupunkirakenne:

- taajaman kehitysvaiheet, fyysinen hahmo, jäsenitys, liikenneperusta

Maankäyttö:

- nykytila, seutukaava, aikaisemmat yleiskaavat, detaljikaavat

Palvelut:

- määrä, laatu, sijainti, tarve

Asuminen:

- asukasluku, ikäjakauma, asuntokanta, asuntotuotantokohteet, asumisväljyyt



#### Työpaikat:

- elinkeinorakenne, työpaikkojen laatu, sijainti ja toiminta

#### Liikenne:

- valtakunnallinen ja seudullinen tieverkko, kevyt liikenne, joukkoliikenne, liikennemäärät

#### Tekninen huolto:

- vesihuolto-, energia- ja tietoliikenneverkot

#### Maanomistus:

- kiinteistöjako, pääpiirteinen maanomistus, raaka- ja tonttimaan hinnankehitys

Perusselvitykset tulostetaan yleensä teemakartta-, tilasto- tai taulukkomuotoisina. Monet perusselvitystiedot kerätään kaavoitettavalta alueelta osa-alueittain. Tällaisia osa-alueita ovat esim. kunnan tilastoalueet ja koulupiirit.

#### Tavoiteasettelu

Yleiskaavan laatimisessa tavoitteiden asettaminen sekä maankäytön lähtökohtien ja rajoitusten esittäminen muodostaa oman vaiheensa, yleiskaavan tavoiteosan /SisM 1980 s. 9/. Sitä voidaan käyttää osana tavoitteellista kuntasuunnittelua. Tavoiteosa välittää kunnan muun suunnittelun tiedot ja tavoitteet kaavoituksen lähtökohdiksi. Toisaalta se muodostaa perustan alueiden käytölle ja ympäristönhoidolle asetettaville tavoitteille. Yleiskaavan tavoiteosa on tarpeen saattaa kunnanvaltuuston hyväksyttäväksi ennen yleiskaavatyön jatkamista. /SisM 1978 s. 8/

#### Mitoitus- ja sijoitusperiaatteet

Mitoitus liittyy läheisesti tavoiteasetteluun. Mitoitus perustuu tavoitteisiin, ennusteisiin, suunnitelmiin, mitoitusnormeihin ja -ohjeisiin sekä suunnittelun yhteydessä suoritettavaan tavoitteelliseen mitoituksen harkintaan. Toiminnan tilantarve antaa perustan aluevaraukselle.

Toimintojen tilantarpeita mitataan kaavoituksessa maapinta-aloina (yksikkönä hehtaari) ja raken-

nusten osalta kerrosaloina (yksikkönä kerrosneliometri). Niiden lisäksi voidaan määritellä toiminnan määrä (esim. työpaikat, liikennemäärä) ja toiminnan sijaintivaatimus (esim. palvelutäisyys, minimipinta-ala). /Linkola 1980 s. 42/

#### Vaihtoehdot

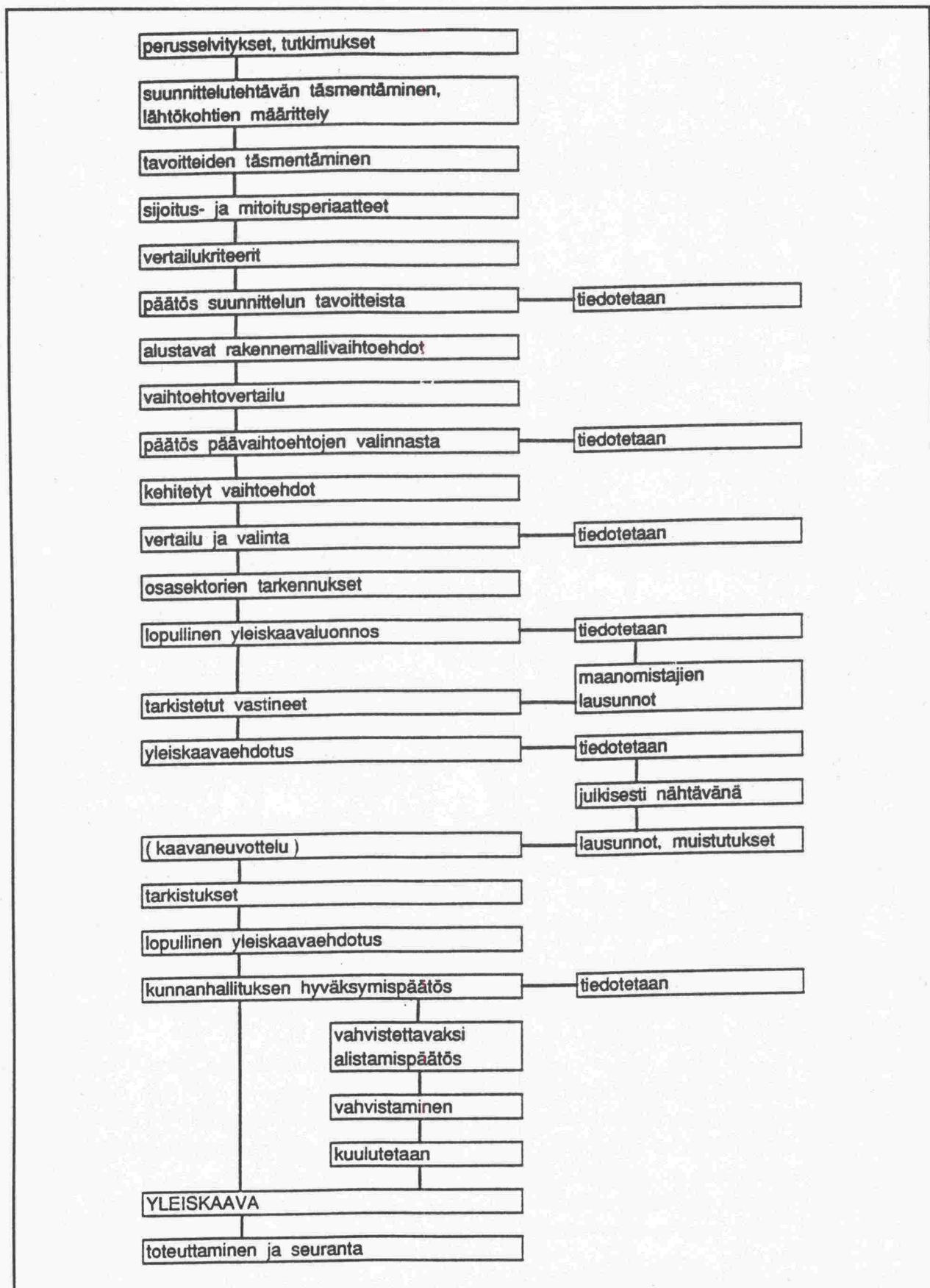
Tarkoituksenmukaisen yleiskaavaratkaisun löytäminen edellyttää yleensä useiden ratkaisuvaihtoehtojen hahmottelua ja niiden välistä vertailua. Kohdekohtaiset olosuhteet ja suunnitteluongelmat ohjaavat vaihtoehtojen laadintaa ja vertailua. Vertailussa kiinnitetään yleensä huomiota vaihtoehtojen kaikkiin merkittäviin edullisuusominaisuuksiin, sekä laatuun että kustannuksiin. Koko kuntaa koskevassa yleiskaavoituksessa tutkitut vaihtoehdot yleensä koskevat uusien kasvusuuntien ja rakentamisalueiden edullisuutta jakäyttöönottajärjestystä, yhdyskuntarakennetta ja päätieverkkoa. /Linkola 1980 s. 45/

#### Lopullinen yleiskaavaluonnos

Yleiskaavaluonnos kehitetään valitusta vaihtoehdosta. Luonnoksesta on maanomistajilla mahdollisuus rakennusasetuksen 154 §:n mukaan lausua mielipiteensä asiasta. Kuuleminen voi tapauksesta riippuen tapahtua joko henkilökohtaisella yhteydenotolla, kaavaluonnoksen nähtävälleasettamisella jo suunnitteluvaiheessa tai muulla tavoin maanomistajille. Tiedotustilaisuuden järjestämisen voidaan eräissä tapauksissa katsoa tyydyttävän ennakkokuulemiselle asetettavat vaatimukset. /SisM 1975 s. 9/

#### Yleiskaavaehdotus

Ehdotus yleiskaavaksi on pidettävä julkisesti nähtävänä vähintään 30 päivän ajan, sen jälkeen kun nähtävälle asettamisesta on ilmoitettu niin kuin kunnan ilmoitusten tiedoksisaattamisesta



Kuva 1 Yleiskaavaprosessin kulku

on erikseen säädetty. Muistutukset ehdotusta vastaan on tehtävä kirjallisesti kaupunginhallitukselle ennen nähtävänäoloajan päättymistä. Ehdotuksesta on hankittava seutukaavaliiton, naapurikuntien, rakennuslautakunnan ja ympäristönsuojelulautakunnan sekä tarpeen mukaan niiden muiden viranomaisten ja yhteisöjen lausunnot, joiden toimialaa ehdotus koskee.

Edellä tarkoitettussa ilmoituksessa on erikseen mainittava, onko ja miltä osin yleiskaavan hyväksymistä koskeva valtuuston päätös tarkoitus alistaa ympäristöministeriön vahvistettavaksi /RakA 29 §/.

Ehdotuksesta annetut lausunnot ja muistutukset saattavat antaa aihetta yleiskaavaehdotuksen tarkistamiseen. Olennaisesti muutetusta yleiskaavaehdotuksesta on pyydettävä uudelleen tarvittavat lausunnot ja asetettava se uudelleen nähtäville. /SisM 1975 s. 10/

### Yleiskaavaneuvottelu

Ympäristöministeriön lähettämän yleiskaavoituksen kehittämistä ja liittymistä kunnan muuhun suunnitteluun koskevan yleiskirjeen (n:o 1205/560/78, 21.4.1978) mukaan on vähintäänkin kerran yleiskaavan laadintavaiheen aikana yleiskaava saatettava määrämuotoiseen neuvottelumenettelyyn eli yleiskaavaneuvotteluun, josta vastaavat ympäristöministeriö ja lääninhallitukset toimivaltajakonsa mukaisesti.

Neuvottelumenettelyn piiriin kuuluvat koko kunnan käsittävät yleiskaavat sekä laaja-alaiset tai muutoin kuten rakennustaiteelliselta tai ympäristönäkökohdian kannalta merkittävät osayleiskaavat. Neuvottelumenettely koskee myös kaikkia vahvistettavaksi alistettavia yleis- ja osayleiskaavoja.

Pääsääntöisesti neuvottelu järjestetään siinä vaiheessa, kun yleiskaavaehdotus on ollut virallisesti nähtävillä ja siitä on saatu lausunnot. /YM 1990b s. 42/

### Hyväksyminen ja vahvistaminen

Yleiskaavan hyväksyy kunnanvaltuusto, jonka tarkistettu pöytäkirja on valitusosoituksineen pidettävä yleisesti nähtävillä kunnallislain 32 §:n mukaisesti.

Yleiskaavan hyväksymistä koskeva päätös voidaan alistaa vahvistettavaksi. Tästä on kuulutettava sillä tavoin kuin kunnalliset ilmoitukset julkaistaan. Vahvistettu yleiskaava on kunnanhallituksen toimesta lähetettävä lääninhallitukselle, maanmittauskonttorille, seutukaavaliitolle, naapurikunnille ja rakennuslautakunnalle sekä tarpeen mukaan muillekin viranomaisille. Vahvistamaton yleiskaava on lähetettävä tiedoksi myös ympäristöministeriölle. /RakA 30 §/

Milloin katsotaan tarpeelliseksi, että yleiskaavalla olisi em. 30 ja 31 §:ssä sekä muutoin laissa säädetyt oikeusvaikutukset, kunnanvaltuuston päätös on alistettava lääninhallituksen ja asetuksella säädetyissä kunnissa ympäristöministeriön vahvistettavaksi /RakL 29 §/. Rakennusasetuksessa säädetyt kunnat ovat Helsinki, Espoo, Kauniainen, Vantaa, Turku, Naantali, Raisio, Tampere, Kouvola, Mikkeli, Joensuu, Kuopio, Jyväskylä, Vaasa, Oulu ja Rovaniemi /RakA 2a §/. Ympäristöministeriö voi ottaa lääninhallitukselle kuuluvan yleiskaavan vahvistamista koskevan asian ratkaistavakseen.

Yleiskaavan vahvistamista koskevassa päätöksessä voidaan kunnan pyynnöstä määrätä, että yleiskaava-alueella asemakaavoja ja niiden muutoksia ei ole alistettava vahvistettavaksi. Määräys voidaan peruuttaa, milloin syytä siihen katsotaan olevan. /RakL 29 §/

Ympäristöministeriö voi rakennuslain 143 §:n mukaan velvoittaa kunnan alistamaan vahvistettavaksi yleiskaava, milloin yleiskaavan oikeusvaikutusten puuttumisen voidaan katsoa aiheuttavan huomattavaa haittaa kaavoituksen toteuttamiselle tai alueiden käytön järjestämiselle kunnassa /RakL 143 §/. Ministeriöstä saatun tiedon mukaan näin ei kuitenkaan ole vielä kertaakaan menetelty.

## **2.4 YHTEISTYÖ YLEISKAAVOITUKSESSA**

Yleiskaavallisen yhteistyön edellyttämässä suunnittelussa on kyse kunnan sisäisestä suunnittelusta, joka olisi pyrittävä tekemään yhteismitallisena naapurikuntien kanssa siten, että suunnitelmat olisivat vertailukelpoisia ja että niiden kokonaisvaikutus voitaisiin arvioida. Yhteistyöelimen tehtävät määräytyvät paljolti yhteistyöalueen kuntien suunnittelutilanteen ja paikallisten ongelmien mukaan. /SisM 1976 s. 3/

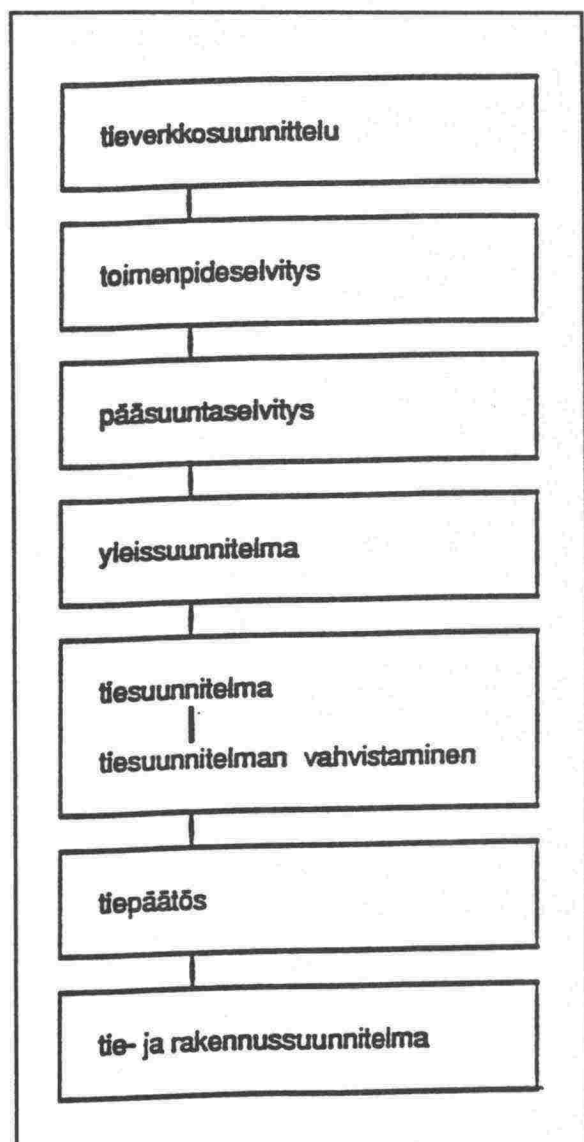
Yleiskaavallista yhteistyötä on Suomessa tehty vuodesta 1974 pääkaupunkiseudulla ja Turun kaupunkiseudulla. Jyväskylän kaupungin ja Jyväskylän maalaiskunnan välinen yhteistyö aloitettiin vuonna 1986. Yhteistyötä on tehty lisäksi mm. Heinolassa, Kouvolassa ja Mikkelissä.



### 3 TIENSUUNNITTELUPROSESSI

#### 3.1 NYKYISEN PROSESSIN KULKU

Nykyisin, ennen vaiheistetun päätöksenteon mukaisen tiensuunnitteluprosessin käyttöönottoa prosessi etenee kuvan 2 mukaisesti.



Kuva 2: Nykyinen tiensuunnitteluprosessi

#### 3.2 VAIHEISTETTU PÄÄTÖKSENTEKO

Liikenneministeriö on julkaissut tiepoliittisen päätöksenteon uudistamista ja hankekohtaisen päätöksenteon vaiheistamista koskevan raporttinsa /LM 1990/ helmikuussa 1990. Vaiheistetun päätöksenteon tavoitteena on se, että päätöksentekijä ja muut suunnitteluosapuolet sitoutuvat suunnitelmaan nykyistä aikaisemmassa vaiheessa.

Tiensuunnitteluprosessia ollaan kehittämässä vaiheistettuun päätöksentekoprosessiin sopivaksi.

Suunnitteluprosessin uudistamisen keskeisimpinä tavoitteina ovat

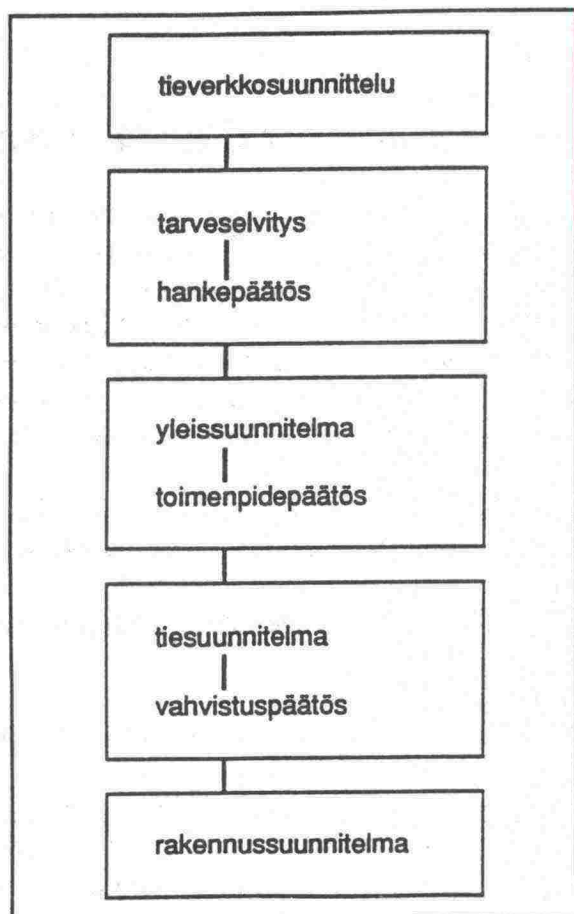
- tiensuunnittelun ja yhdyskuntasuunnittelun yhteensovittaminen
- sidosryhmien, maanomistajien ja muiden asianosaisten saaminen osallistumaan oikeaan aikaan tiensuunnitteluun
- suunnitteluasiakirjojen kehittäminen vastaamaan vaiheistetun päätöksenteon tietotarpeita ja maanomistajien ja asianosaisten odotuksia

Vaiheistetussa päätöksenteossa päätökset tehdään kolmessa vaiheessa hankekohtaisten suunnitelmien pohjalta (kuva 3).

Hankekohtaisen päätöksenteon tarkastelua varten tieverkon kehittämishankkeet jaetaan niiden tie- ja yhteiskuntapoliittisten vaikutusten perusteella

- valtakunnallisesti merkittäviin kehittämishankkeisiin
- seudullisiin kehittämishankkeisiin
- paikallisiin kehittämishankkeisiin

Muut tiehankkeet ovat ylläpito-hankkeita.



Kuva 3: Tiensuunnitteluprosessi, vaiheistettu päätöksenteko

Tiehallituksen tavoitteena on käynnistää uudistus soveltuvien osien vuoden 1990 aikana siten, että menettelytavoista sovitaan liikenneministeriön ja tiehallituksen sekä tiehallituksen ja tiepiirien kesken. /TIEH 1990 s. 9/

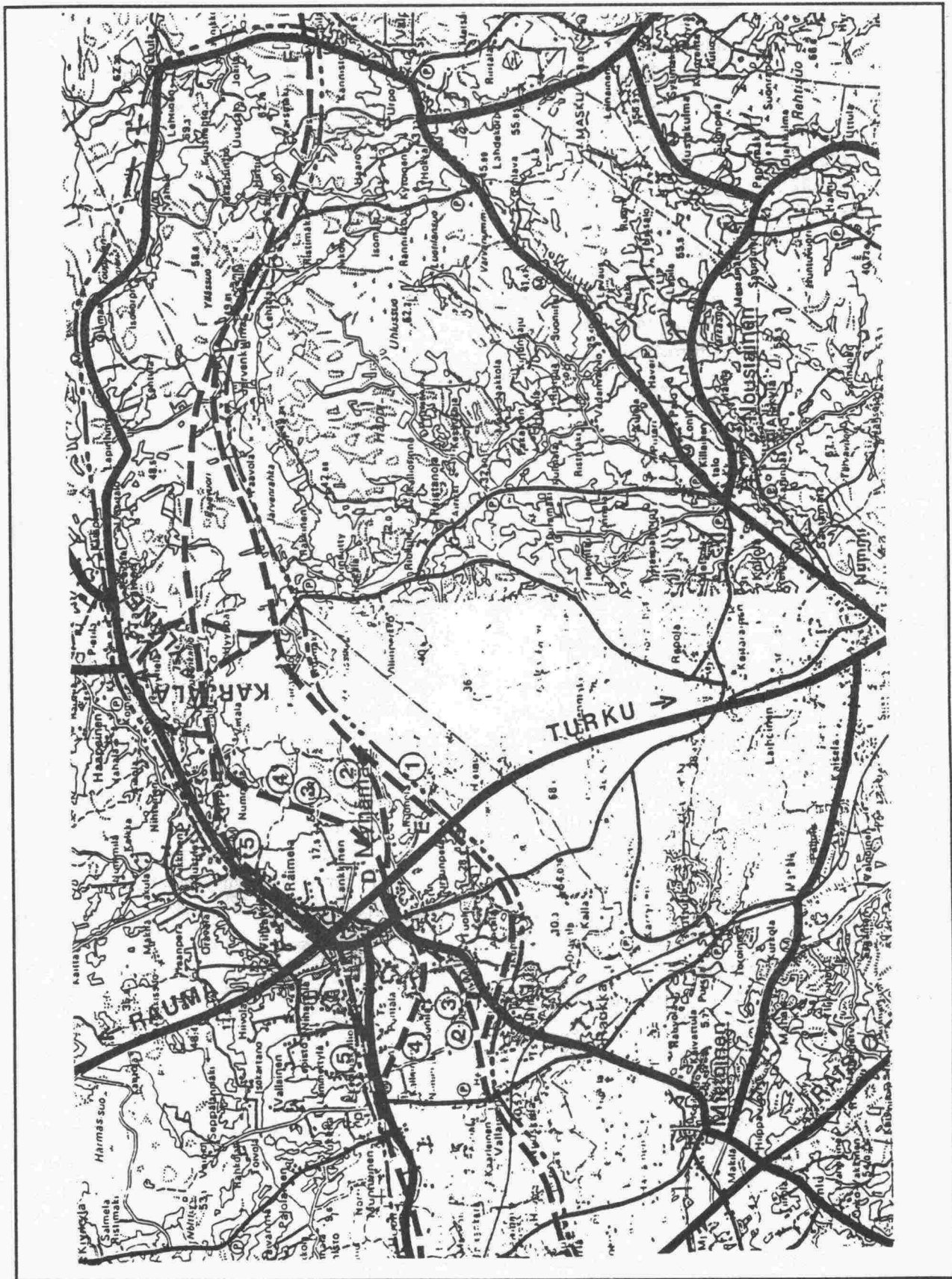
### 3.3 PROSESSIN VAIHEET

#### 3.3.1 Tieverkkosuunnitelma

Päätieverkkosuunnitelma ja päätieverkon kehittämissuunnitelma palvelevat valtakunnallisesti tärkeiden päätiehankkeiden kehittämistä ja ohjaavat päätieverkon yhteysvälin strategista suunnittelua. Koko valtakunnan kattava tieverkon runkosuunnitelma on ohjeena piirien tienpidon suunnittelulle ja hankekohtaiselle suunnittelulle. Päätieverkkosuunnitelmasta on esimerkki kuvassa 4.

Päätieverkkosuunnitelman ja runkosuunnitelman laatiminen on "kertaluonteinen" toimenpide. Suunnitelmat tarkistetaan yleensä 10–15 vuoden välein. Asiakirjojen sisällöstä päätetään erikseen. /TIEH 1990 s. 23/

Taajaman osayleiskaavan tai sen tarkistamisen yhteydessä tehdään koko taajaman tai siitä toiminnallisesti rajatun osa-alueen pää- ja kokoojäväylien sekä kevytliikenteen pääraittien kehittämistä koskeva pitkän aikavälin (20–30 v) kehys-suunnitelma.



Kuva 4: Ote tieverkossuunnitelmasta Marttila-Aura-Mynämäki-Pyhä, linjavaihtoehtokartta välillä Valpperi-Pyhä, 1:50 000, pienennös 1:100 000, TVL, Turun piiri, 1982



Kehittämistoimenpiteet määritetään ja ajoitetaan niin, että ne vastaavat taajaman maankäytön ja liikenteen kehittymisen vaatimuksia. Tie- ja katuverkko-suunnitelma voidaan laatia myös toimialakohtaisena erillisselvityksenä, joka mahdollisuuksien mukaan otetaan huomioon maankäyttöä kunnassa kehitettäessä. Muut taajaman tie- ja katuverkon kehittämistä käsittelevät alueelliset suunnitelmat ovat keskustan liikennesuunnitelma, jossa osoitetaan auto- ja kevytliikenteen eri liikennemuotojen järjestelyt sekä liikenneturvallisuus-suunnitelma, jonka päätavoitteena on liikenneturvallisuutta parantavien toimenpiteiden ohjelmointi. /TVH 1989 s. 6/

Tieverkkosuunnittelun merkitys suunnittelu-prosessissa kasvaa nykyisestään ja sen luonne myös muuttuu. Se liittyy yhä kiinteämmin osaksi yhdyskuntasuunnittelua. Tavoitteena on, että se tehdään kiinteässä yhteistyössä maankäytön suunnittelun kanssa. Tieverkkosuunnitteluun liittyvän päätöksenteon merkitys myös kasvaa. /TIEH 1990 s. 11/

Suunnitteluprosessin uudistamista koskevan selvitystyön /TIEH 1990/ mukaan valmiista tieverkkosuunnitelmasta on tarpeen tehdä kannanottoja ja päätöksiä. Valtakunnallisissa suunnitelmissa päätöksentekijä on liikenneministeriö ja seudullisissa suunnitelmissa tiehallitus. Paikallisten tieverkkosuunnitelmien päätökset tekee kunta, tiepiiri tai tiehallitus (kuva 5).

Tieverkkosuunnitelman päätöksenteko vaikuttaa kunnan yleiskaavatason suunnitteluun ja yleisten teiden luokitteluun sekä taajamateiden jatko-suunnitteluun. /TIEH 1990 s. 26/

### 3.3.2 Tarveselvitys ja hankepäätös

Tarveselvitysvaihe tulee korvaamaan nykyisen prosessin toimenpide- ja pääsuuntaselvitysvaiheet. Kehittämishankkeiden tarveselvitys voi sisältää:

- lähtötiedot ja nykytilaselvityksen
- sidosryhmiltä saataviin lausuntoihin perustuvat tavoitteet ja tavoitetasot
- tien sijaintivaihtoehdot ja laaja-alaiset ympäristövaikutukset tutkivan pääsuuntaselvityksen
- kehittämistoimenpiteiden määrittämisen
- liikenteelliset vaikutukset
- liikennepoliittiset ja -taloudelliset vaikutukset
- toteuttamiskustannukset ja selvityksen hankkeen toteuttamisesta vaiheittain
- vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen valtakunnan, seudun ja kunnan tasolla.
- tien ja liikenteen ympäristövaikutukset

Vertailujen ja selvityksestä pyydettyjen lausuntojen perusteella valitaan tien suunta jatko-suunnitteluun. Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen tulisi selvittää yhdessä seutukaavaliittojen ja kuntien kanssa.

Paikallisissa kehittämishankkeissa ei tarveselvitystä erillisenä vaiheena välttämättä tarvita. Hankepäätös tai sitä vastaava kannanotto voidaan tehdä verkko-suunnitelman selvitysten perusteella tai hankepäätös ja toimenpidepäätös tehdään yleissuunnitelman perusteella.



suunnitelma	päätös	päätöksen tekijä
valtakunnalliset tieverkkosuunnitelmat	verkkopäätös tai kannanotto	liikenneministeriö
seudulliset tieverkkosuunnitelmat	hyväksymispäätös	tiehallitus
paikalliset tieverkkosuunnitelmat	hyväksymispäätös	kunta / tiepiiri / tiehallitus

Kuva 5: Päätökset tieverkkosuunnitelmista /TIEH 1990 s. 26/

Ylläpito Hankkeen tarveselvitys voi sisältää lähtötiedot, tavoitteet, toimenpiteet, toteuttamiskustannukset sekä vaikutukset liikenteeseen, talouteen ja elinkeinoelämään. /TIEH 1990 s. 29/

Tiensuunnitteluprosessiin tullaan sisällyttämään ympäristövaikutusten arviointimenettely. Tarveselvitysvaiheen alussa määritellään, miten laajan ympäristövaikutusten arvioinnin hanke edellyttää. Arvioinnissa laaditaan selostus, josta ilmenee hankkeen myönteiset ja haitalliset vaikutukset ympäristöön sekä miten mahdolliset hankkeesta aiheutuvat haitat torjutaan tai lievennetään.

Yhteistyö painottuu tässä vaiheessa keskusteluihin kuntien, seutukaavaliittojen, valtion virastojen ja laitosten sekä eri yhteisöjen kanssa. Ennen tarveselvityksen hyväksymistä ja hankepäätöstä sidosryhmiltä (seutukaavaliitot, kunnat, lääninhallitus, muut viranomaiset) pyydetään lausunnot. Selvitystä ja sen perusteita esitellään myös yleisölle. /TIEH 1990 s. 43/

Hankepäätös on hankkeen toteuttamissuunnitteluun tähtäävä päätös. Valtakunnallisen päätien kehittämishankkeessa todetaan hankkeen teknilliset, taloudellinen ja ympäristöllinen toteuttamiskelpoisuus sekä vaikutukset aluerakenteeseen seudun ja valtakunnan tasolla, hyväksytään hankkeen tavoitteet ja tien tekninen taso sekä kustannusennuste. Lisäksi todetaan tarve ja mahdollisuudet hankkeen toteuttamiseen vaiheittain.

Valtakunnallisesti merkittävien kehittämishankkeiden hankepäätöksiin sisältyy merkittäviä tie- ja yhteiskuntapoliittisia kannanottoja, joiden vuoksi hankepäätöksen tekee pääsääntöisesti liikenneministeriö. Seudullisten kehittämishankkeiden hankepäätökset tekee pääsääntöisesti tiehallitus.

Paikallisissa kehittämishankkeissa tien suunnittelu ja kuntien yleiskaavataso suunnittelu pyritään sovittamaan yhteen. Hankepäätöksen tekee pääsääntöisesti tiepiiri /TIEH 1990 s. 44/. Suunnitteluprosessin uudistamista koskevassa selvitystyössä /TIEH 1990/ esitetään, että silloin, kun kunta ja tiepiiri on eri mieltä ratkaisusta, hankepäätöksen tekisi tiehallitus.

### 3.3.3 Yleissuunnitelma ja toimenpidepäätös

#### Yleistä

Yleissuunnitelma perustuu yleensä hyväksyttyyn tarveselvitykseen. Yleissuunnitelma on toteutukseen tähtäävä suunnitelma, joka tarvitaan tie- ja rakennussuunnittelun ja tienpidon suunnittelun lähtöasiakirjana. Se voidaan laatia myös yleisen tien aluevarauksen selvittämiseksi kaavoissa. Yleissuunnitelman laatiminen ja sen hyväksyvä toimenpidepäätös liittyvät maankäytön suunnittelussa lähinnä kuntien yleiskaavatasoiseen suunnitteluun. /TIEH 1990 s. 46–47/

#### Sisältö

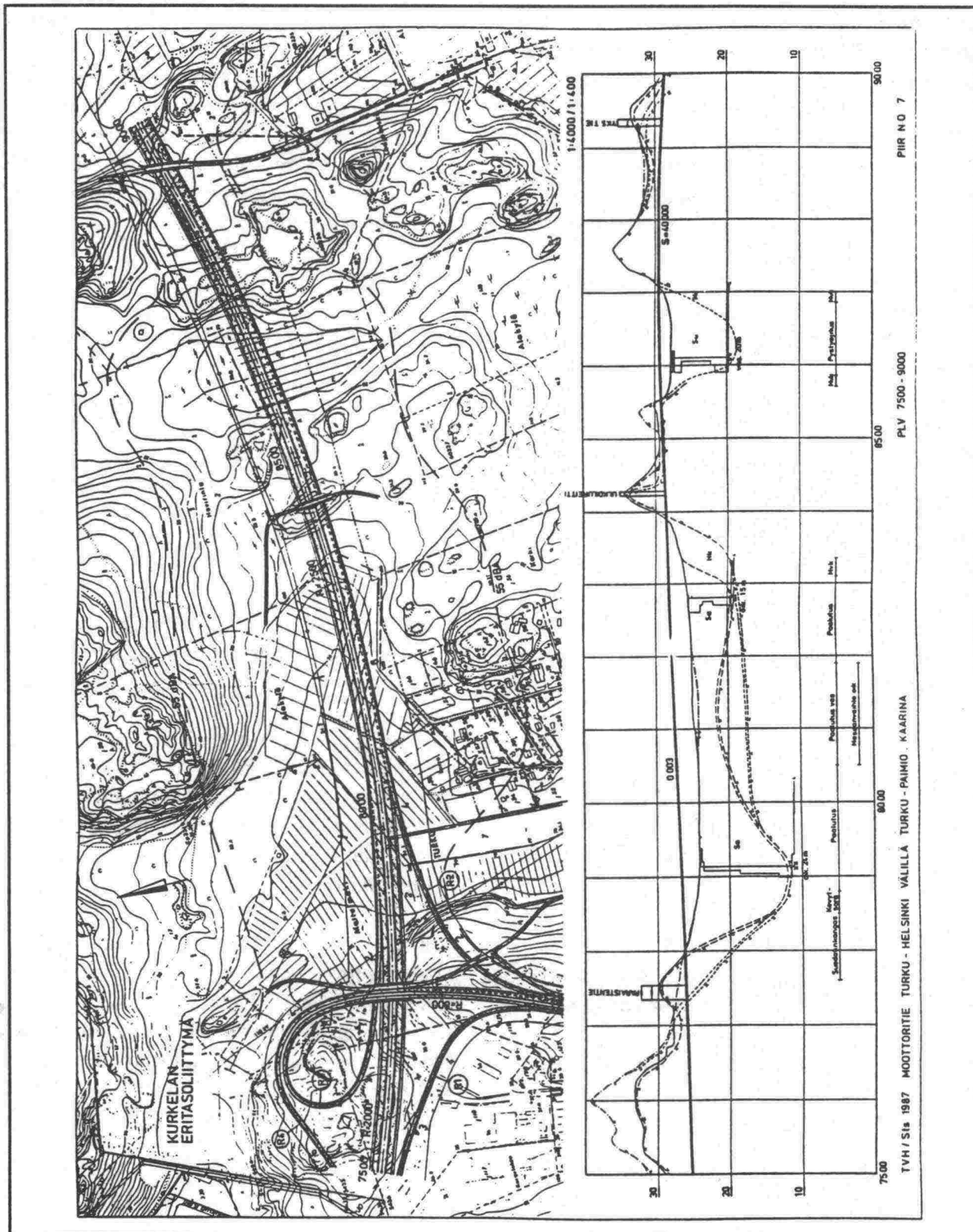
Kehittämishankkeissa yleissuunnitelma laaditaan omana suunnitteluvaiheena. Kehittämishankkeiden yleissuunnitelma sisältää

- suunnittelun lähtökohdat ja tavoitteet
- vaihtoehtoisten toiminnallisten ratkaisujen vertailun ja vaihtoehdon valinnan perusteluineen
- tien yleissuuntauksen kaavatarkkuuden edellyttämällä tavalla sovittaen tiensuunnittelu yhteen alueen kaavoituksen ja muun suunnittelun kanssa
- tien korkeusaseman likimääräisen suunnittelun
- liikenneteknisen mitoituksen
- tietekniset periaateratkaisut
- tiestä aiheutuvien ympäristö- ym. vaikutusten arvioinnin
- ympäristönhoidon alustavan suunnittelun
- hankkeen toteuttamiskustannukset

Kaikista ylläpitohankkeista ei ole tarpeen laatia yleissuunnitelmaa.

#### Laadinta

Yleissuunnitelma tehdään hankeryhmätyönä. Hankeryhmän kokoonpanoa on käsitelty kapaleessa 6.2.2. Yleissuunnittelun aikana tielaitoksen yhteistyökumppaneita ovat myös monet valtion virastot ja laitokset sekä eri eturyhmät ja yhteisöt. Tarpeen mukaan suunnittelijat ottavat yhteyttä myös tien lähialueen asukkaisiin ja maanomistajiin. /TVL 1989 s. 10–11/



Kuva 6: Ote tien yleissuunnitelman kartasta. Valtatien 1 rakentaminen moottoritieksi välillä Turku-Paimio, 1:4000/1:400, pienennös 1:8000/1:800, TVL, Turun piiri, 1989



Varsinainen suunnittelutyö aloitetaan hankkimalla lähtötietoja liikenteestä, maaperästä, ympäristöstä, maastosta, peitteisyydestä, kuivatuksesta jne.

Ratkaisuvaihtoehtoja tulee muodostaa eri intressiryhmiä huomioiden. Vaihtoehdot voivat koskea tielinjan sijaintia sekä toiminnallisia ja tie- ja liikenneteknisiä ratkaisuja. Näitä ovat esimerkiksi tie- ja katu järjestelyt, eritaso- ja tasoratkaisut ja liittymien muodot. Vaihtoehdot tulisi laatia tiiviissä yhteistyössä maankäytön suunnittelijan kanssa, joka vastaa maankäyttövaihtoehtojen selvittämisestä ja yleiskaavan tai osayleiskaavan laatimisesta. Yleisötilaisuuksissa saadaan maanomistajien ja muiden asianosaisten mielipidet suunnittelijoiden tietoon.

Vaihtoehtojen vaikutukset selvitetään liikenteen, ympäristön, yhdyskuntarakenteen ja toteuttamisen näkökulmasta. Vaihtoehdoilla on erilaiset vaikutukset liikenteeseen, maisemaan, vesistöihin, suojelukohteisiin ja päästöihin. Vaihtoehto valitaan suunnitteluosapuolten välisissä neuvotteluissa, joissa on mahdollisuus päättää, että yleissuunnitelma laaditaan kahdesta vaihtoehdosta.

Valittu vaihtoehto tie- ja katu järjestelyineen täydennetään ja viimeistellään yleissuunnitelmaksi. Ratkaisujen täydentäminen edellyttää yhteistyötä kaavoituksesta vastaavien henkilöiden kanssa. /TIEH 1990 s. 49–53/

Yleissuunnitelmaehdotus pidetään yleisesti nähtävänä asianomaisissa kunnissa ja siitä pyydetään viranomaisten ja intressiryhmien lausunnot.

Muutoksia yleissuunnitelman laatimiseen aiheuttavat /TIEH 1990 s. 47/:

- yleissuunnitelman vahvistaminen toimenpidepäätöksellä ja päätöksentekijän sitominen ratkaisuun
- vaatimukset toiminnallisten ratkaisujen pysyvyyden parantamiseksi

- suunnittelun kehittäminen vuorovaikutteiseksi
- mahdollisen rakennuslain muutoksen edellyttämä tieratkaisujen yhteensovittaminen maankäyttösuunnittelun kanssa
- budjettirakenteen, tulosjohtamisen ja ohjelmoinnin vaatimukset kustannusarvioiden pysyvyydelle

## Päätös

Toimenpidepäätös on hankkeen toteuttamiseen tähtäävä päätös.

Toimenpidepäätöksellä vahvistetaan yleissuunnitelma, joka sisältää liikenne- ja tietekniset ratkaisut, tien yleispiirteisen sijainnin, liittymisen muihin verkkoihin, ympäristön vaikutusten hoito-toimenpiteet, tarkennetut vaikutukset sekä kustannusarvion.

Toimenpidepäätöksellä päätetään hankkeen toteuttamiskelpoisuudesta ja annetaan ohjeet jatkosuunnittelua varten. /TIEH 1990 s. 54/

Kun yleissuunnitelmatasoisia suunnitelmia laaditaan aluevarausten määrittämiseksi kaavoissa, on suunnitelmalla teknisen suunnitelman merkitys ja siitä tehdään hyväksymispäätös. Toimenpidepäätös tehdään erikseen, kun hanke tulee ajankohtaiseksi.

Valtakunnallisesti merkittävien kehittämishankkeiden toimenpidepäätöksen tekee pääsääntöisesti liikenneministeriö. Kuitenkin sen ja ympäristöministeriön ollessa eri mieltä ratkaisusta, päätöksen tekee valtioneuvosto tai liikenneministeriö kuultuaan ministeriövaliokuntaa. Muutoin päätöksen tekee tiehallitus. /TIEH 1990 s. 54/

## Oikeusvaikutukset

Suunnitteluprosessin uudistamisen yhteydessä on tien yleissuunnitelmalle haluttu oikeusvaikutuksia, joita sillä ei nykyisin ole. Liikenneministeriön työryhmän /LM 1990/ ajatus yleissuunnitelman oikeusvaikutusten synnyttämisestä toimenpidepäätöksellä vaatisi muutoksia lainsäädäntöön.

Useassa työryhmän mietinnöstä annetussa lausunnossa ei nähty hyväksyttävänä, että yhden maankäyttömuodon eli liikenteen osoittavalla suunnitelmalla voisi olla selvitystyön mukainen kaavoitusta käynnistävä ja sitova vaikutus.

Huomattavana puutteena lausunnoissa nähtiin myös se, että esityksen mukaan toimenpidepäätöksestä ei ole valitusoikeutta. Sen vuoksi toimenpidepäätökselle ei voida antaa rakennuslupamenettelyyn kohdistuvia oikeusvaikutuksia, koska käytännössä oikeusvaikutusten ollessa voimassa rakennuslupaviranomaisten olisi rakennuslupia myöntäessään katsottava, ettei yleissuunnitelman mukaisen tien toteuttaminen vaikeudu. Tämä merkitsisi tiealueelle haettujen rakennuslupien hylkäämistä. Pelkkä ehdotettu korvausmenettelyn kehittäminen ei riitä oikeusturvan puuttuessa. /Turun ja Porin lh 1990/

Tiepiireille suunnatussa tutkimuskyselyssä kysyttiin tie- ja rakennuslainsäädännössä mahdollisesti olevia puutteita tai tiesuunnittelua vaikeuttavia kohtia. Neljässä vastauksessa yhdestätoista nähtiin tarpeellisena, että yleissuunnitelmalla olisi oikeusvaikutuksia, jotka turvaavat maanomistajien asemaa, ts. yleissuunnitelman perusteella pitäisi olla lunastusmahdollisuus, jolloin maanomistajille voitaisiin maksaa korvauksia riittävän aikaisessa vaiheessa. Valitusoikeutta tulisi täsmentää ja rajata.

Siirtyminen uudistettuun suunnitteluprosessiin ja vaiheistettuun päätöksentekoon ei kuitenkaan aiheuttane lainsäädäntöön muutoksia, vaan uusi järjestelmä jää tielaitoksen sisäiseksi muutokseksi.

/Teräsvirta 1990/ Toimenpidepäätöksen ja tien yleissuunnitelman oikeusvaikutukset tulee hoitaa kaavoitusjärjestelmän kautta.

### 3.3.4 Tiesuunnitelma

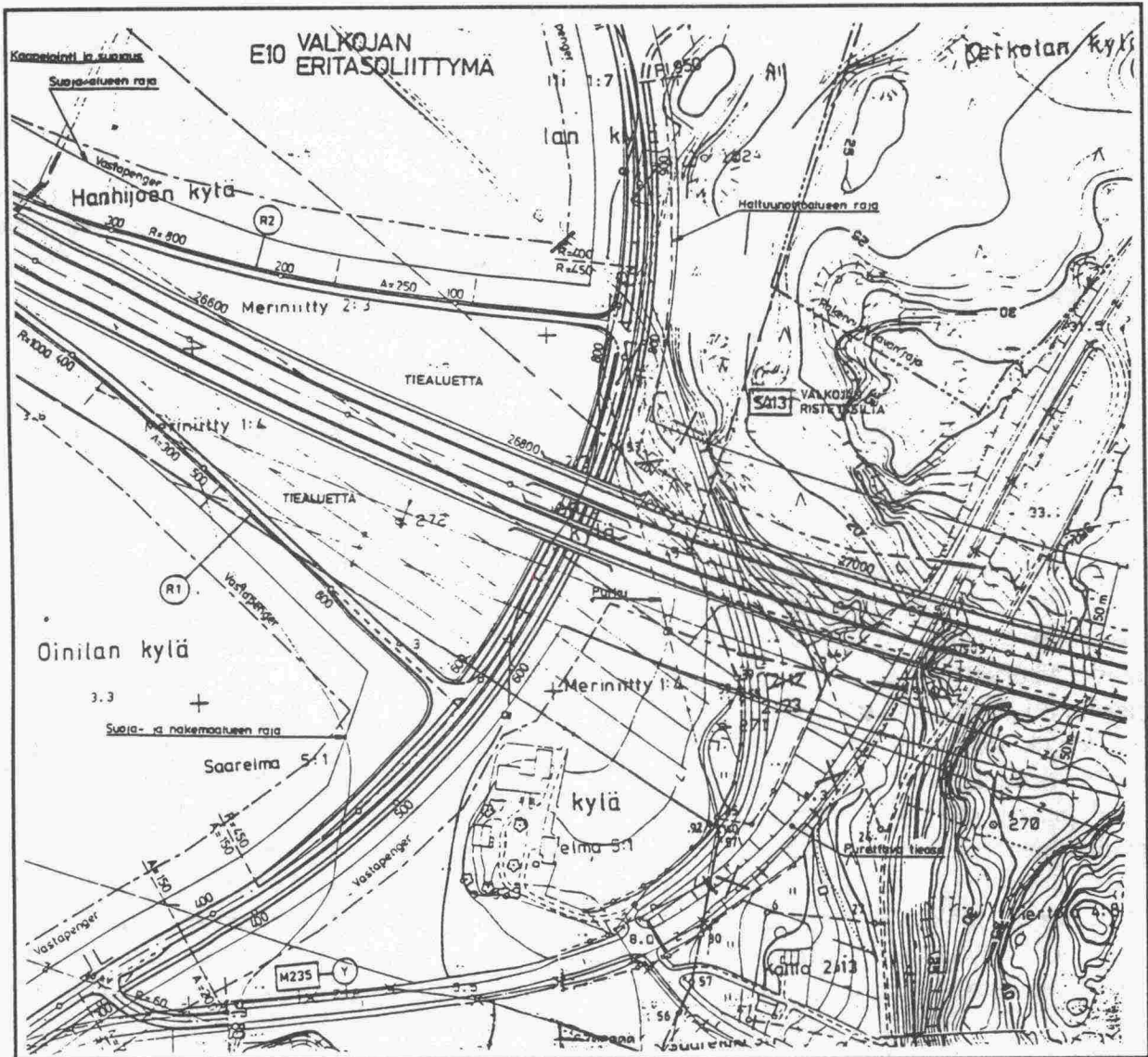
#### Nykyisen lainsäädännön mukainen tiesuunnitelma

Tien tarkka sijainti ja muut yksityiskohtaiset ratkaisut määritetään tiesuunnitelmassa, joka on virallisesti käsiteltävä ja vahvistettava asiakirja /TVL 1989 s. 12/ Tiesuunnitelmakartasta on esimerkki kuvassa 7.

Tiesuunnitelman laatii tiehallitus tai sen valvonnan alaisena muu viranomainen tai yksityinen asiantuntija /TieA 11 §/. Myös kunta voi, sovituaan asiasta tiehallituksen kanssa, kustannuksellaan laadituttaa ehdotuksen kokonaan tai osaksi alueellaan olevan tien tekemistä koskevaksi tiesuunnitelmaksi. Se on kustannusarvioineen ja muine tarpeellisine asiakirjoinaan toimitettava tiehallitukselle /TieA 25 §/.

Suunnitelma laaditaan siten, että siitä ilmenee tien suunta, leveys, korkeusasema, tietä varten tarvittava alue sekä maa-ainesten ottamiseen ja läjittämiseen tarvittavat alueet. Vahvistettu tiesuunnitelma antaa oikeuden tien rakentamiseen.





Kuva 7: Ote tiesuunnitelmakartasta. Valtatien 1 rakentaminen moottoritieksi välillä Hepojoki–Vista, 1:2000, pienennös 1:4000, TVL, Turun piiri, 1989

Suunnittelun aloittamisesta ilmoitetaan kuuluttamalla tai muulla tavoin /TieA 13 §/. Maanomistajille ja muille asianosaisille annetaan mahdollisuus esittää mielipiteensä suunnitelmasta.

Valmis suunnitelma asetetaan kuntaan nähtäväksi 14 päivän ajaksi. Siitä kuulutetaan paikallisissa sanomalehdissä. Tässä vaiheessa ne, jotka haluavat muutoksia suunnitelmaan, voivat tehdä muistutuksen sitä vastaan. Kunnan on toimitettava lausuntonsa tiesuunnitelmasta ja sitä vastaan

tehdystä muistutuksesta sekä jätetty muistutuskirjeelmä lääninhallitukselle, joka toimittaa ne omine lausuntoineen edelleen tiehallitukselle /TieA 14 §/.

Tiesuunnitelma, joka koskee lyhyehköä tietä tai sellaista, joka ei sanottavasti muuta paikallisia liikenneoloja, voidaan tiehallituksen määräyksellä käsitellä yksinkertaisemmalla menettelyllä /TieA 16 §/. Muistutukset käsitellään tiepiirissä ja niiden perusteella voidaan tehdä muutoksia tiesuunnitelmaan.

Liikenneministeriö vahvistaa uuden tien rakentamista koskevan tiesuunnitelman tiehallituksen esityksestä ja tiehallitus vahvistaa tiesuunnitelman, joka koskee tien parantamista /TieA 17 §/. Vahvistettu päätös asiakirjoineen asetetaan nähtäväksi ja siihen voidaan vielä hakea muutosta valittamalla korkeimpaan hallinto-oikeuteen.

Vaiheistetun päätöksenteon mukainen tiesuunnitelma

Muutoksia tiesuunnitelman laatimiseen aiheuttavat

- tiesuunnitelman vahvistamispäätöksen merkitystä tiepoliittisena päätöksentekovaiheena vähentävä yleissuunnitelman vahvistaminen
- budjettirakenteen, tulosjohtamisen ja ohjelmoinnin vaatimukset kustannusarvioiden pysyvyydelle
- erillisestä yksityisten teiden järjestelyn suunnitelmasta luopuminen tielain uudistuksen yhteydessä
- tavoite kehittää tiesuunnitelma-asiakirjoja nykyistä havainnollisemmiksi ja ymmärrettävämmiksi
- suunnittelukäytännön kehittäminen avoimempaan ja vuorovaikutteisempaan suuntaan.

### 3.3.5 Rakennussuunnitelma

Rakennussuunnittelu on tien yksityiskohtaisten rakenne- ym. piirustusten laatimista. Rakennussuunnitelmassa esitetään täsmällisesti kaikkien yksityiskohtien mitat ja paikat, (esim. liittymien muotoilu, liikennemerkit, rummut, istutukset ja salaojat) /TVL 1989 s. 17/, materiaalien ja työn laatuvaatimukset sekä työohjeet /TIEH 1990 s. 59/. Rakennussuunnitelmasta on karttaesimerkki kuvassa 8.

### 3.3.6 Tiepäätös

Tien tekemisestä päättää yleensä liikenneministeriö. Tiehallitus päättää tien tekemisestä, kun tiehallituksen käytettäväksi on tällaiseen tarkoitukseen osoitettu varoja. Jos liikenneministeriö on asettanut yleisten teiden tekemiseen tulo- ja menoarviossa osoitettuja varoja tiehallituksen käytettäväksi, päättää tien tekemisestä tältä osin niin ikään tiehallitus, jollei ole erityistä syytä saattaa asiaa liikenneministeriön ratkaistavaksi. Tiepäätöstä ei tehdä ennen kuin tiesuunnitelman vahvistamispäätös on saanut lainvoiman paitsi tapauksissa, joissa työ on aloitettava kiireellisesti ja tapauksissa, joissa liikenneministeriö on määrännyt vahvistamansa suunnitelman täytäntöön pantavaksi. /TieA 20 §/

Mikäli kunta laadituttaa alueelleen tehtävän tien tiesuunnitelmaksi, on suunnitelma toimitettava kustannusarvioineen ja muine asiakirjoineen tiehallitukselle. Tiehallituksen tarkastuksen ja mahdollisten muutosten jälkeen suunnitelma käsitellään kuten edellä on mainittu. /TieA 25 §/

### 3.3.7 Tietoimitus

Kun tiesuunnitelma on vahvistettu päätöksellä, joka on saanut lainvoiman tai on täytäntöön pantavissa valituksesta huolimatta, ja tie on päätetty tehdä, tienpitäjällä on oikeus ottaa haltuunsa alue, joka tarvitaan tietä varten. Haltuun ottamisen jälkeen saadaan aluetta käyttää tietarkoituksiin toisella kiinteistöön olevan oikeuden estämättä. Tätä käyttöoikeutta sanotaan tieoikeudeksi. /TieL 29 §/







Tietoimitus on aloitettava, kun tienpitäjä on saanut tieoikeuden ja tiealue tai tien liitännäisalue voidaan rajoiltaan tarkemmin määrittää. Tietoimituksessa määrätään tiesuunnitelman perusteella ja tarvittaessa tienpitoviranomaisen osoituksen mukaan alueen rajat ja merkitään ne karttaan. Mikäli syytä on, tietoimituksessa määrätään ne liitännäisalueelle johtavat yksityistiet, joihin tienpitäjällä on käyttöoikeus. Alueesta laaditaan selitelmiä ja alue merkitään maastoon rajamerkeillä niiltä osin kuin erityisistä syistä harkitaan tarpeelliseksi. Tietoimituksessa toimitetaan tarpeen mukaan tilusjärjestely ja yksityisten teiden järjestely. /TieL 37 §/

Toimituksessa käsitellään myös korvausasiat. Kiinteistön omistajalla on mahdollista saada korvausta maan luovuttamisesta sekä vahingoista, haitoista ja kustannuksista, joita tien tekemisestä aiheutuu /TieL 61 §/.

## 4 KAAVOITUKSEN VAIKUTUS TIENSUUNNITTELUUN

### 4.1 SEUTUKAAVA

#### 4.1.1 Yleistä

Rakennuslain 2 ja 18 §:n mukaanseutukaava sisältää yleispiirteisen suunnitelman alueen käyttämisestä eri tarkoituksiin kahdessa tai useammassa kunnassa. Seutukaavaan voidaan sisällyttää alueiden käyttämisestä tarkempia määräyksiä eli seutukaavamääräyksiä.

Seutukaava on Suomen kaavahierarkian ylin kaava. Se toimii rakennuslain 26 §:n mukaan ohjeena laadittaessa alemmanasteisia kaavoja.

Seutukaavoja laativat seutukaavaliitot, jotka ovat kuntainliittoja. Suomi on jaettu seutukaava-alueisiin, jotka erikseen muodostavat oman talousmaantieteellisesti ja muutoin taarkoituksenmukaisen kokonaisuuden. Seutukaava-alue käsittää läänin tai lääni jakautuu kahteen tai useampaan seutukaava-alueeseen.

Seutukaavaliitot tekevät myös kokonaissuunnitelmia, joista käytetään myös nimitystä seutusuunnitelma. Ne ovat ympäristöministeriön ohjeiden mukaisia yleispiirteisiä seudun aluerakenteen ja alueiden käytön kehittämissuunnitelmia.

Rakennusasetuksen 19 §:n mukaan seutukaavaliiton on tehtävänsä suorittaessaan tarpeen mukaan oltava yhteydessä asianomaisiin valtioon ja kunnallisiin viranomaisiin sekä seudun elinkeinotoimintaa ja muita seutukaavoitukseen liittyviä aloja edustaviin yhteisöihin sekä tarvittaessa varattava niille tilaisuus lausuntojen antamiseen. Saman asetuksen 20 §:n mukaan, kun seutukaavan laatimista koskevia asioita käsitelään seutukaavaliiton liittohallituksessa on lääninhallituksen edustajille ja niille piirihallintoviranomaisille (esim. tieviranomaiset), joiden toimialaan kokouksessa käsiteltävät asiat liittyvät, tarpeen

mukaan varattava tilaisuus saapua kokoukseen ja esittää siinä käsityksensä. Edelleen seutukaavaliiton liittohallituksen on hankittava piirihallintoviranomaisten (mm. tiepiiri) lausunto seutukaavaehdotuksesta.

Ympäristöministeriön tulee hankkia uusia teitä käsittävästä seutukaavasta ennen sen vahvistamista liikenneministeriön lausunto. Jos liikenneministeriö vastustaa seutukaavan vahvistamista kokonaan tai olennaiselta osalta tiekysymysten vuoksi, ympäristöministeriö ei saa vahvistaa seutukaavaa, vaan sen on siirrettävä asia valtioneuvoston ratkaistavaksi. Valtioneuvostossa on myös liikenneministeri päättämässä seutukaavan vahvistamisesta.

#### 4.1.2 Seutukaavan tievaraukset ja niiden oikeudelliset vaikutukset

##### Tievarausten osoittaminen seutukaavassa

Seutukaavassa osoitetaan yleensä tiet

- jotka on rakennettu
- joille on laadittu tiesuunnitelma
- joille on laadittu yleissuunnitelma
- joiden sijainti on selvitetty muulla vastaavalla tavalla

Em. tiet merkitään yhtenäisellä viivamerkinnällä (kuva 9). /YM 1984 s. 30/

Katkoviivalla piirretyllä ohjeellisella tieliikennemerikinnällä osoitetaan tieyhteydet, jotka pohjautuvat alustavaan suunnitteluun tai karttataustakasteluun. Katkoviivamerkintä ilmentää yhteystarvetta, jonka osalta tien sijoitus on avoin.

Myös vaihtoehtoiset tievaraukset voidaan osoittaa seutukaavassa, jotta voitaisiin turvata eri vaihtoehtojen myöhemmät toteuttamismahdollisuudet. Joissakin tapauksissa on tarpeen varautua

useampiinkin vaihtoehtoihin tien sijoituksen osalta, pääsääntöisesti kuitenkin tuli pyrkiä rajoittamaan vaihtoehdot kahteen. Vaihtoehtoiset tievaraukset voidaan mainita myös vain seutukaavaseloituksessa. /YM 1984 s. 30–31/

Liikennealueen merkinnällä osoitetaan seudullisesti merkittäviä ja alueellisesti laajoja liikennealueita, kuten asema-alueita, satamia ja lentokenttiä /YM 1984 s. 18/

### Seutukaavasta poikkeaminen

Rakennuslain 26 §:n mukaan seutukaava on ohjeena laadittaessa yksityiskohtaisempia kaavoja. Alemmilla kaavatasoilla tehtävät poikkeamiset seutukaavassa osoitetuista maankäyttöratkaisuista voidaan jaotella kolmitasoisien järjestelmän mukaan:

#### 1. Seutukaavan täsmentyminen:

Seutukaavan yleispiirteisiin aluevarauksiin tehdään maaston, kiinteistöjaotuksen tai muun vastaavan tarkemmassa suunnittelutyössä esiin tulevan seikan edellyttämiä pienehköjä tarkistuksia.

#### 2. Hyväksyttävä poikkeama seutukaavasta:

Seutukaavan aluevarausten laajuutta tai sijaintia voidaan yksityiskohtaisemmassa kaavassa muuttaa.

#### 3. Seutukaavan muuttamista edellyttävä ratkaisu:

Mikäli seutukaavan keskeisten periaatteiden kanssa ristiriidassa oleva ratkaisu halutaan toteuttaa, on seutukaava ensin tarkistettava.

### Vaikutus tieviranomaisten tiensuunnitteluun

Vahvistetuilla seutukaavoilla on yksityiskohtaista suunnittelua ohjaavana kaavamuotona merkittävä asema. Tiensuunnittelun kannalta seutukaavoitus vaikuttaa erityisesti valtakunnallisten ja seudullisten pääteiden suunnitteluun. Merkitys tulee

kasvamaan seutukaavoituksen edistyessä. /LM 1990 s. 4–5/

Tiensuunnittelussakin on katsottava, ettei toimenpiteillä vaikeuteta seutukaavan toteuttamista. Edellä kappaleessa 4.1.2.2 selostetut seutukaavasta poikkeamisen mahdollisuudet vaikuttavat tiensuunnitteluun.

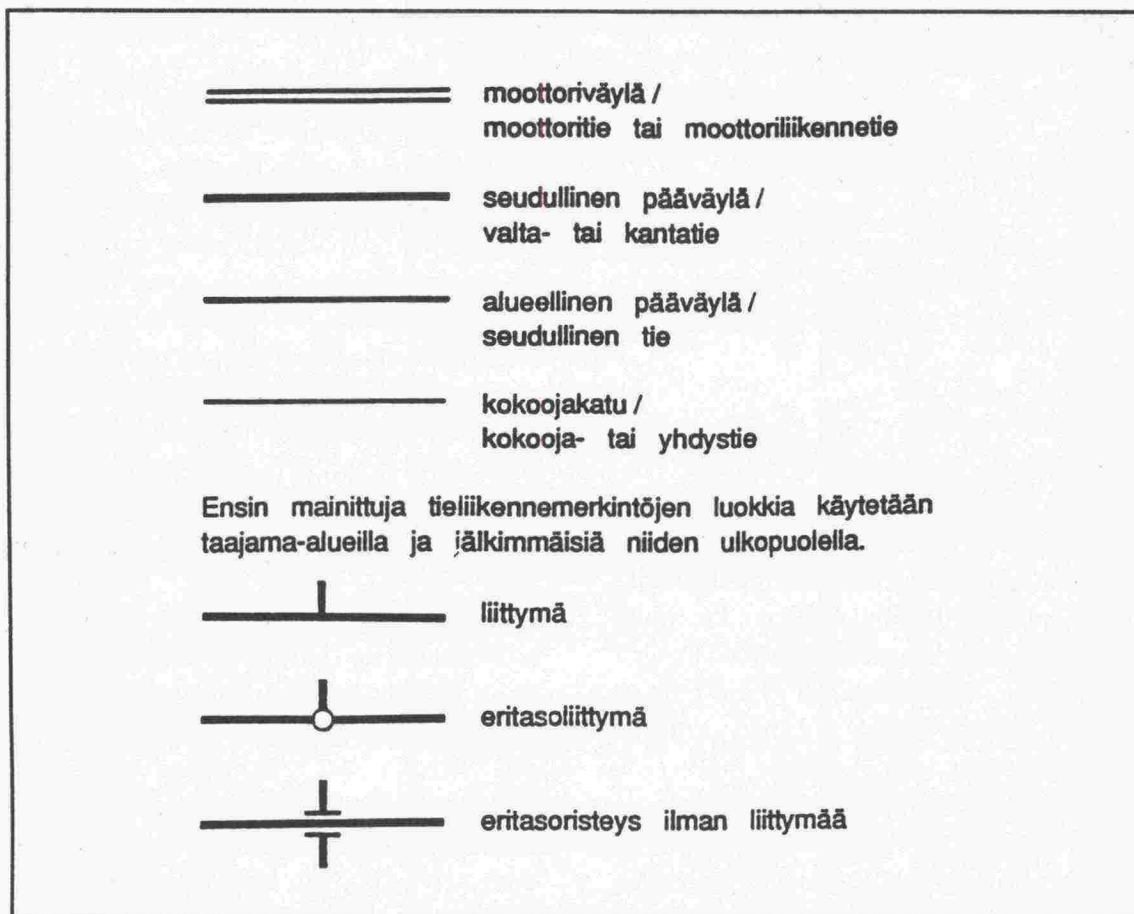
Seutukaavan täsmentyminen tievarausten osalta merkitsee, että tien sijoitusta voidaan tarkentaa yksityiskohtaisen tiensuunnittelun tai yleissuunnittelmavaiheen yhteydessä. Seutukaavan tievarausalueelle tien keskilinja voidaan sijoittaa noin 25–150 metrin tarkkuudella tien luokasta riippuen.

Tätä voidaan pitää seutukaavan luonnollisena tarkentumisena, jota kuitenkin saattaa rajoittaa tien viereisille alueille osoitetut maankäyttömoodot, esimerkiksi suojelualue tai taajama.

Hyväksyttävät poikkeamat eivät merkitse seutukaavassa esitettyjen keskeisten ratkaisuperiaatteiden sivuuttamista. Tielinjaa voidaan siirtää selvästikin seutukaavassa osoitetun aluevarauksen ulkopuolelle, kuitenkin niin, että seutukaavassa tarkoitetut yhteystarpeet toteutuvat. Muutetulle linjaukselle on kuitenkin pystyttävä esittämään hyväksyttävät perustelut, jotka asianomainen kunta ja seutukaavaliitto sekä tapauksesta riippuen joko lääninhallitus tai ympäristöministeriö arvioivat lausunnoin.

Uusi tieyhteys edellyttää seutukaavan muuttamista samoin kuin seutukaavassa osoitetun tielinjauksen siirtäminen tai tieyhteyden muuttaminen siten, että samalla luovuttaisiin seutukaavassa osoitetusta tieverkon rakenteesta. Toimenpiteen sallittavuus on arvioitava seutukaavan muuttamisjärjestyksessä. Jos tieviranomainen havaitsee, että vahvistettu seutukaava on jonkin tien osalta muutettava, se voi tehdä siitä esityksen seutukaavaliitolle tai ympäristöministeriölle. Jollei seutukaavaliitto ryhdy tekemään tarpeelliseksi katsottavaa seutukaavan muutosta, voi ministeriö ryhtyä toimenpiteisiin seutukaavaliiton velvoittamiseksi siihen. /Kangas





Kuva 9: Seutukaavan tieliikennemerkin­nät/YM 1984 s. 30–32/

Ohjeelliset katkoviivalla seutukaavaan merkityt tiemerkin­nät ovat viranomaisvaikutustensa osalta lievempiä kuin tavalliset tiemerkin­nät, joten yhteystarpeen toteuttaminen tielinjausta tarkistamalla on mahdollista väljemmin perustein.

Tien luokan osalta seutukaavassa tehdyillä ratkaisui­lla ei ole oikeusvaikutuksia. Tie voidaan rakentaa muun luokkaisena kuin se on kaavaan merkitty. Tien tekeminen korkeampiluokkaisena saattaa kuitenkin estyä siitä syystä, ettei tiealueva­raus tien viereisille alueille osoitetusta maan­käytöstä johtuen ole riittävä. /Kangas 1982/

## 4.2 YLEISKAAVA

### 4.2.1 Yleiskaava ja tiensuunnittelu

Tie- ja katuverkon suunnittelu perustuu val-

takunnallisen ja seudullisen väylä­stön kehitys­suunnitelmiin ja yleiskaavan maankäytön suun­nitteluun. Työn tarkkuus määräytyy maankäytön suunnittelun perusteella osa-alue­ tarkkuudella tapahtuvaksi.

Rakennuslain 38a §:n mukaan asemakaavan hyväksymistä tai muuttamista koskevaa päätöstä ei alisteta vahvistettavaksi yleiskaava-alueella silloin, kun yleiskaavan vahvistamista koskevassa päätöksessä on niin määrätty. Tällöin muun muassa tieverkon rakenne ja liikennejärjestelyt määräytyvät suurelta osin jo yleiskaavan yhteydessä. /LM 1990 s. 5/

Kaavoituksen yhteydessä määräytyvät liiken­neratkaisujen suuret linjat ympäristövaikutuksi­neen. Asukkaiden ja työpaikkojen sijoittelu määrää pitkälti syntyvän liikenteen ja vaikuttaa siten myös liikenneväylien tarpeeseen. Erityisesti suurilla

liikenneinvestoinneilla on maankäyttöä merkittävästi ohjaava vaikutus (kuva 10). Kaavoituksessa liikenteen ja liikennesuunnittelun merkitystä on aliarvostettu. Vielä nykyäänkin laaditaan merkittäviä kaavakokonaisuuksia, joiden liikenteellisiä vaikutuksia ei selvitetä riittävästi. Tällöin joudutaan tilanteeseen, jossa käytännössä ilmeneviä liikenneväylien toiminnallisia ongelmia ja ympäristöhaittoja helposti syytetään, vaikka syyt löytynevätkin maankäytön suunnittelussa. /Liedes 1988 s. 47–48/

#### 4.2.2 Yleiskaavan liikennemerkinnät

Yleiskaavassa esitetään moottoritiet ja -kadut eritasoliittymineen, I luokan pääkadut sekä eri osa-alueiden liittyminen tie- ja katuverkkoon.

Pysäköintipaikkojen määrässä, käytössä ja sijoittamisessa noudatettavat periaatteet esitetään yleiskaavassa osa-alueittain.

Yleiskaavassa esitetään joukkoliikenteen linjat ja reitit asemineen. Joukkoliikenteen järjestelmä ja palvelutaso määritellään osa-alueittain.

Kevyen liikenteen osalta yleiskaavassa esitetään pääreitistö ja ulkoilureitit.

Kuvassa 11 on esitetty yleiskaavan tieliikenteeseen liittyvät merkinnät.

### 4.3 TIENSUUNNITTELIJOIDEN NÄKEMYKSIÄ YLEISKAAVOISTA

Tiepiireille osoitetun kyselyn vastauksissa todettiin kuntien laatimien yleiskaavojen merkityksen olevan tärkeä niiden muodostaessa lähtökohdat suunnittelulle.

Yleiskaavojen tietosisällöstä käytetään tiensuunnittelussa luonnollisesti maankäyttötiedot sekä tiestötiedot. Yleiskaavat osoittavat yhteystarpeet ja niiden sijainnin määräten jopa pakkopisteitä,

joiden kautta tie on suunniteltava. Pakkopisteet syntyvät mm. rakennettujen alueiden kierrosta ja maastoesteistä.

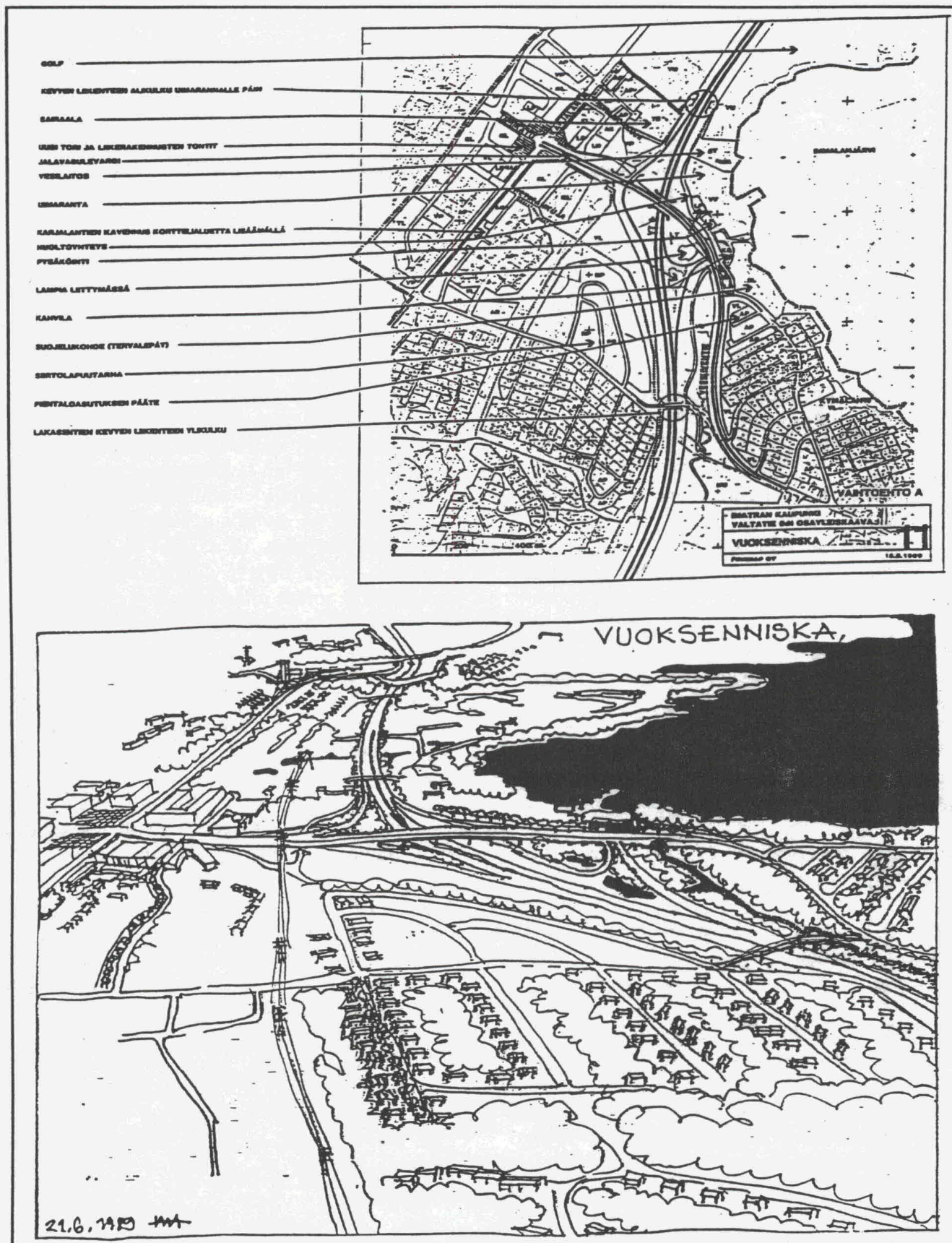
Yleiskaavojen maankäyttö vaikuttaa teiden sijoittumisen lisäksi mitoitukseen, liittymäjärjestelyihin ja kevyen liikenteen järjestelyihin. Tiepiireissä nähtäisiinkin hyvänä, jos yleiskaava sisältäisi mitoitukseen perustuvia liikenne-ennusteita, joiden perusteellasuunniteltaisiin teiden tavoitteellinen luokitus ja kunnan sisäinen, seudullisiin ja valtakunnallisiin teihin liittyvä tieverkko. Yhdessä vastauksessa esitettiin tavoitteeksi, että merkittävät tiet suunniteltaisiin yleissuunnitelmatarkkuudella ennen niiden sijoittamista yleiskaavaan.

Pahimpana ongelmana nähtiin kuudessa vastauksessa yhdestätoista yleiskaavojen vanhentuneisuus ja toteutumattomuus.

Yleiskaavan tiedot riittävät, jos kaava on "ajan tasalla oleva tietopankki". Tien yleissuunnitelmien takia yleiskaavoja joudutaan usein muuttamaan. Yksimielisessä tapauksessa yleiskaavan muuttaminen tapahtuu nopeasti, mutta kunnan ja tielaitoksen väliset näkemyserot ja toisaalta isojen kuntien laajat yleiskaavat hidastavat yleiskaavan muutosprosessia. Kolmen vastauksen mukaan yleiskaavat eivät hidasta tiensuunnittelua.

Kaikenlainen yhteistyö kuntien ja tielaitoksen kesken nähtiin huomattavaksi eduksi. Erityisesti, jos suunnitteluprosessit saadaan ajoitettua samanaikaisiksi tai jos osapuolet pääsevät toistensa suunnittelutyöhön ajoissa mukaan vaikuttamaan, helpottuvat suunnittelutyöt ja päästään parempaan lopputulokseen.





Kuva 10: Vuoksenniskan keskustan maankäytön vaikutus Valtatie 6 liittymäjärjestelyihin. Imatran kaupunki, TVL-Kymen piiri, 1989



liikennealue

Merkintää voidaan käyttää silloin, kun suunnitelman luonteen vuoksi ei ole tarkoituksenmukaista tai mahdollista eritellä osoitettavia liikenne-alueita eri liikennemuodoille.



tieliikenteen alue

Merkinnällä osoitetaan liikenneväyille, pysäköintialueille ja -laitoksille, terminaleille, linja-autoasemille ja vastaaville liikenteen toiminnoille varattavat alueet.



rautatieliikenteen alue



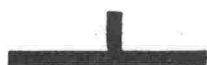
lentoliikenteen alue



vesiliikenteen alue

moottoriväylä /  
moottoritie tai moottoriliikennetieseudullinen pääväylä /  
valta- tai kantatiealueellinen pääväylä /  
seudullinen tie tai kokoojatiekokoojakatu tai tie /  
yhdystie

Ensin mainittuja tieliikennemerkinöjen luokkia käytetään taajama-alueilla ja jälkimmäisiä niiden ulkopuolella.



liittymä



eritasoliittymä



suuntaisliittymä



eritasoristeys ilman liittymää



kevyen liikenteen reitti



laivaväylä



veneväylä

Kuva 11: Yleiskaavan liikenteeseen liittyvät merkinnät. /SisM 1980 s. 25–26, 32–34/



## 5 TIESUUNNITELMIEN VAIKUTUS KAAVOITUKSEEN

### 5.1 MAANKÄYTÖN JA LIIKENTEEN VUOROVAIKUTUS

Suomessa on yleisiä teitä noin 76 000 kilometriä sekä katuja ja kaavateitä noin 15 000 kilometriä. Yksityisteitä, joita varten on perustettu tiekunta, on noin 85 000 kilometriä. Muita yksityisteitä on lähes 200 000 km. Yleinen tieverkko on nykyiseen aluerakenteeseen ja sen odotettavissa olevaan kehitykseen nähden laajuudeltaan jokseenkin riittävä. /Neste ym. 1989 s. 8/

Liikenneväylät ja maankäyttö ovat läheisessä vuorovaikutuksessa toisiinsa. Maankäytön määrä ja laatu vaikuttaa suoraan liikenteen syntymiseen ja määrään. Toisaalta liikenneyhteydet ovat edellytys maankäytölle. Alueen hyvät liikenneyhteydet ja hyvä sijainti muihin alueisiin nähden aiheuttavat uuden maankäytön hakeutumista alueelle.

Tieyhteyksien määrästä ja laadusta riippuu kunnan kehittymisen edellytykset. Toisena tekijänä on liikennevirtojen määrien muutokset ja liikenteellisessä painopisteessä tapahtuva muuto. /V-S SKL 1990 s. 92/

Tiettyjen toimintojen saavuttamisen helppoutta (kriteerinä matkan pituus, matkaan käytetty aika ja väylän laatu) ja tietyn alueen sijainnin edullisuutta kutsutaan tavoitettavuudeksi. Tavoitettavuudella voidaan selittää liikennejärjestelmän ja maankäytön vuorovaikutusta.

Maankäytön ja liikenteen vuorovaikutuksesta syntyy seurausvaikutuksia. Maankäyttö hakeutuu hyvien liikenneyhteyksien varrelle. Voimakas hakeutuminen aiheuttaa lopulta liikennejärjestelmän palvelukyvyn heikkenemistä. Maankäyttöä, teitä ja liikennettä suunniteltaessa tulisi ottaa huomioon järjestelmien vaikutukset toisiinsa. Kokonaisvaltainen, toisiinsa kytketty alueiden käytön suunnittelu johtaa toimivaan ja taloudelliseen kokonaisuuteen.

#### 5.1.1 Taajamarakenne ja maankäyttö

Suunniteltu liikenneväylä vaikuttaa maan kysyntään. Maankäytön suunnittelussa on selvitettävä, minkälainen maankäyttö hyödyntäisi suunniteltua yhteyttä ja siirtyisi alueelle.

Kaksi tiepiiriä tutkimuskyselyyn vastanneista yhdestätoista näki ongelmaksi kuntien halun kaavoittaa tien taakse, tarkoittaen uusien alueiden muodostamista jo olevan taajaman viereisille alueille niin, että taajaman ohittava tie jääkin kaavan toteutuessa taajamaa halkovaksi. Tämä puolestaan aiheuttaa ongelmia liittymien ja nopeusrajoitusten suhteen. Päätielle ei suunnittelunormien mukaan voida sallia rajatonta määrää kaava tie- ja tonttiliittymiä, joten kaavoituksessa on turvaututtava kokoojateihin, siltoihin ja eritasoliittymiin, joilla päätien takaisilta uusilta alueilta saadaan yhteydet keskustaajamaan.

Uusi liikenneväylä voi aiheuttaa kokonaan uuden taajaman muodostumisen. vanhan taajaman painopiste (esim. kunnan keskustaajama) voi vähitellen siirtyä uuden väylän suuntaan taajaman uuden rakentamisen keskittyessä uuden väylän sekä sen ja vanhan taajaman välisen yhdystien varteen. (kuva 12)

Maankäytön suunnittelu, jossa otetaan huomioon tehdyt tai alustavat tiesuunnitelmat, on aloitettava riittävän aikaisessa vaiheessa. Siten on mahdollista saada hallittua kokonaismaankäytön kehitys ja sen osana taajaman laajeneminen taloudelliset ja maisemalliset näkökohdat huomioiden.



### 5.1.2 Vaikutukset yritystoimintaan

Liikenneväylillä on suuri merkitys yritysten toimintaedellytyksiin. Tietynlaiset yritykset (esim. teollisuus ja keskusvarastot) tarvitsevat etenkin hyviä seudullisia ja valtakunnallisia yhteyksiä sekä yhteyksiä eri liikennemuotojen terminaaleihin. Näistä syistä johtuen yritykset hakeutuvat usein pääteiden varteen.

Kaupalliset yritykset hakeutuvat mielellään vilkkaasti liikennöityjen teiden varteen, jolloin ne huomataan ja ne ovat hyvin saavutettavissa. Yritysten hakeutuminen ja suuntautuminen aiheuttaa tarpeen väylän lähialueiden maankäytön suunnittelulle. Kaavoituksella ohjataan alueen järkevä, taloudellinen ja riittävän tehokas käyttö. Tulevaisuudessa yritysten varastot siirtyvät yhä enemmän tien päälle, ts. varastojen koko rakennuksina pienenee tai säilyy ennallaan ja kuljetukset viedään kohteeseensa silloin, kun niitä siellä tarvitaan.

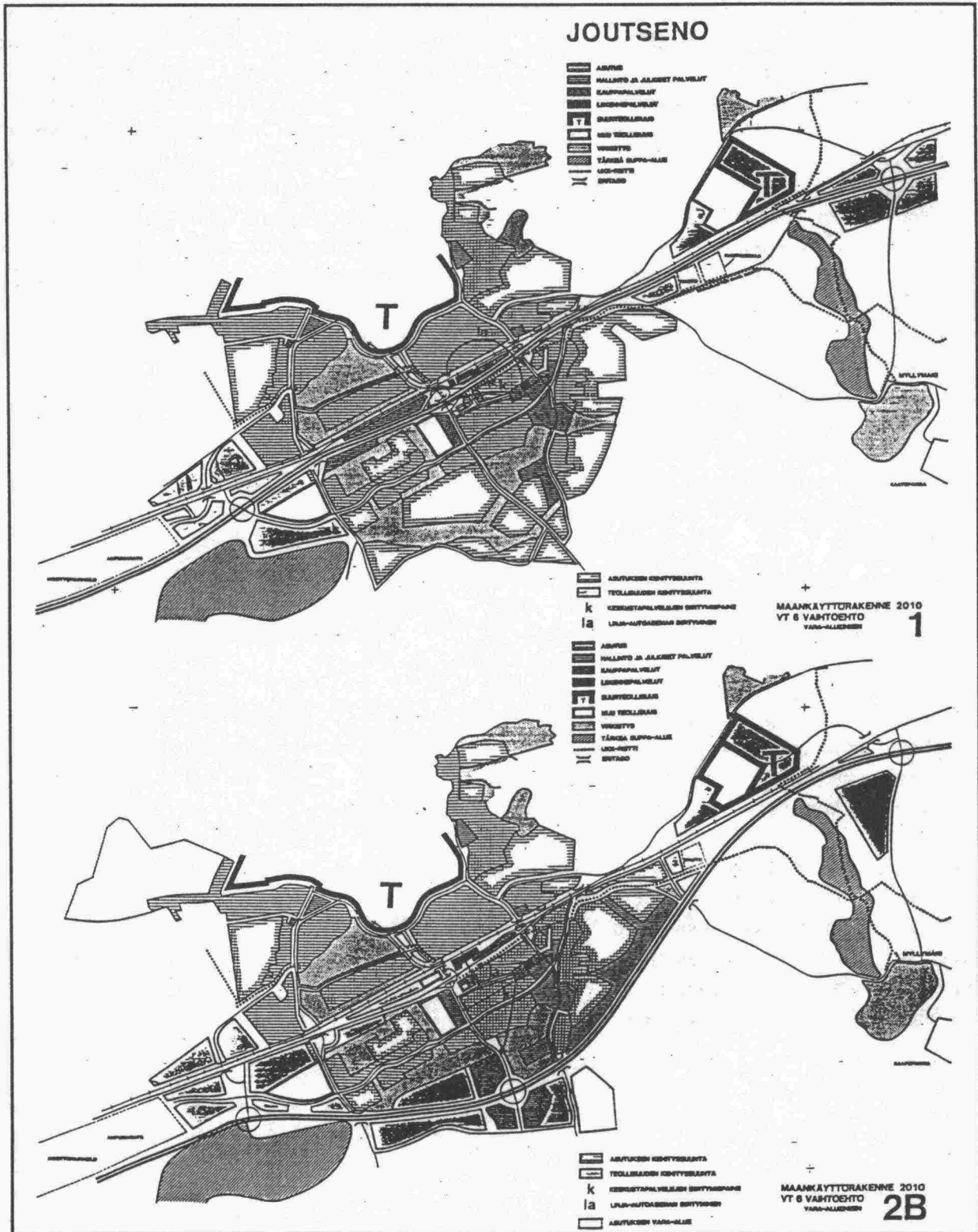
### 5.1.3 Vaikutus maan hintaan

Taajamien viereistä rakentamiskelpoista maata, joka lähitulevaisuudessa suurella todennäköisyydellä otetaan rakentamiskäyttöön, kutsutaan raakamaaksi. Raakamaalla on tavallista kaavoitamaton maata korkeampi arvo eli odotusarvo.

Vastaava odotusarvo alkaa nousta etenkin yritysten kysynnästä johtuen maalle, joka sijaitsee suunniteltavan tien läheisyydessä kohtuullisella etäisyydellä jo rakennetusta taajamasta. Suunniteltu ja rakennettava tie ja alueen samanaikainen tai myöhempi kaavoitus nostavat maan hintaa yhä ylöspäin.

### 5.2 AIKATAULUKYSYMYKSET

Lääninhallitukset tarvitsevat tietoja tieviranomais-ten suunnitelmista kuntien kaavoitukseen kohdistuvassa ennakko-ohjauksessa. Jokin tiehanke saattaa laukaista kaavan laatimis- tai muuttamispaineita ja kaavoitustyön aikataulu on usein odotettua pitempi. Erityisesti yleissuunnitelmissa toivotaan nykyistä käytäntöä varhaisempaa yhteydenottoa. Tiesuunnitelmissa lausuntovaihe on liian myöhäinen tilanne vaikuttaa esim. ympäristöarvojen huomioonottamiseen tai osayleiskaavoituksen käynnistämiseen. /Tarjanne 1988 s. 22/



Kuva 12: Yleiskaavan maankäyttövaihtoehtojen ja valtatieen pääsuuntavaihtoehtojen vertailu. Joutsenon kunta, TVL-Kymen piiri, 1989

## 6 TIELAITOKSEN JA KUNTIEN YHTEISTYÖ

### 6.1 YLEISTÄ

Hahmottamalla tiensuunnittelu osaksi yhdyskuntasuunnittelua, voidaan tiensuunnittelu tahdistaa samanaikaiseksi kavasuunnittelun kanssa ja maankäyttö- yms. selvitykset tehdä osana tiensuunnittelua. Tämä edellyttää tiensuunnittelun ja toiminnasuunnittelun tehostamista ja sidosryhmien osallistumista. Sidosryhmien, samoin kuin maanomistajien ja muiden asianosaisten mahdollisuutta osallistua tiensuunnitteluun lisää avoin, osallistuva ja vuorovaikutteinen suunnittelukäytäntö. Tämä edellyttää puolin ja toisin asenteiden muuttamista ja asiakaskeskeistä ajattelua. /TIEH 1990/

### 6.2 YHTEISTYÖ TIENSUUNNITTELUSSA

#### 6.2.1 Yhteistoiminnan kenttä

Yhdyskuntien tieliikenteen väylästä muodostuu yleisistä teistä, kaduista, rakennuskaavateistä ja yksityisistä teistä. Kun yleisiä teitä voidaan rakentaa myös asemakaavoitetulla alueella, ovat valtion ja kuntien toimikentät alueellisestikin sisäkkäisiä. Tästä aiheutuu suorastaan pakote yhteistoimintaan, joka voitaneen jakaa neljään lohkoon /Hyytiäinen 1979 s. 882/:

- hallinto
  - teiden hallinnollinen luokittelu
  - valta- ja kantatietluokittelu
  - yleisten teiden päätekohtat
  - rakennuslain mukaiset avustukset
- toimenpiteiden ohjelmointi ja toteuttaminen
  - pitkän aikavälin suunnitelmat (PTS)
  - tielaitoksen keskipitkän tähtäyksen suunnittelu (KTS) /LM 1990 s. 7/
  - työohjelma
  - toteuttaminen
  - kustannusjakokysymykset

- fyysinen suunnittelu
  - tieverkkosuunnittelu
  - tiekohtaiset suunnitelmat
  - kaavalausunnot
- liikenteen hoito
  - liikenneturvallisuuden kehittäminen
  - viitoitus
  - liikennevalot

Keskipitkän tähtäyksen suunnittelu tapahtuu tiepiirien viiden vuoden toimenpideohjelmissa (TPO). Työohjelma tehdään valtion tulo- ja menoarvioesityksen perusteella.

Kunnan ja tielaitoksen yhteistyö alkaa, kun laaditaan hankkeen toimintasuunnitelma, joka sisältää aikataulun. Toimintasuunnitelmassa esitetään useimmiten eri osapuolten toimesta tapahtuva suunnittelu ja päätöksenteko, jotka ovat toisistaan riippuvaisia. Tämä koskee erityisesti kaavoitettua aluetta, jossa tarpeellisten kaavamuutosten tulisi edetä samanaikaisesti tiensuunnittelun kanssa. Tiesuunnitelman vahvistamisen edellytyksenä on, että tiesuunnitelma ja kaava ovat yhdenmukaisia.

#### 6.2.2 Hankeryhmä

##### Tehtävä

Tiensuunnittelutyön ajaksi kootaan usein hankeryhmä. Siihen kuuluvat suunnittelun eri asiantuntijat sekä kunnan ja muiden mahdollisten intressipiirien edustajat. Hankeryhmä on erityisesti tarpeen suurissa hankkeissa ja taajamahankkeissa.

Hankeryhmän tehtävänä on avustaa suunnittelijaa suunnittelutyössä. Hankeryhmän jäsenten tulee toimivaltansa puitteissa myötävaikuttaa päätöksenteossa, tiensuunnitteluprosessihan on asteittainen päätöksentekoprosessi. /Hyytiäinen 1979 s. 883/

Tiepiirien suunnittelupäälliköille osoitetun tutkimuskyselyn vastauksissa todettiin ongelmaksi se, että kuntien edustajilla ei ole päättäväisvaltaa eikä poliittisten päätöksentekijöiden tukea takanaan. Asiat menevät päätettäväksi erikseen kunkin kuntaan, joissa hankeryhmien ulkopuoliset henkilöt tekevät päätökset. Kuitenkin vastauksissa todettiin hankeryhmällä olevan oleellinen merkitys työn edistymiselle. Hankeryhmä on "parasta ratkaisua etsivä elin".

Useita kuntia koskevan hankkeen hankeryhmä kokoontuu vastausten mukaan useimmiten niin, että kaikkien kuntien edustajat ovat yhtä aikaa koolla. Joitakin yhtä kuntaa koskevia asioita hoidetaan erikseen.

### Kokoonpano

Tutkimuskyselyn vastauksen yhteydessä annettu hankeryhmän esimerkkikokoonpano on esitetty kuvassa 13. Esimerkkiryhmän kokoonpano todettiin vastauksessa oikeaksi. Luottamusmi jäsenet ovat toimineet onnistuneesti alueen asukkaiden edustajina. Kuntien edustajien läsnäolo joka kokouksessa nähtiin tarpeelliseksi, sen sijaan asiantuntijajäsenet voivat osallistua työhön valikoiden.

Suuressa hankkeessa voidaan nimetä johtoryhmä ja työryhmä erikseen. Tästä on esimerkki kuvassa 14.

### 6.2.3 Yhteistyö tie- ja rakennussuunnittelmavaiheessa

#### Maankäyttö

Maankäytön suunnittelussa tien lähialueilla tulisi yhteistyössä selvittää seuraavia asioita:

- kevyen liikenteen reittiverkosto
- joukkoliikenteen reittiverkosto
- pysäköinnin järjestäminen
- läjitysalueet

Kunta voi osoittaa alueellaan olevia maisemallisesti rumia painanteita ja sorakuoppia läjitysalueiksi maamassoille, jotka eivät kelpaa tien rakenteeseen.

#### Tielaitos

esisuunnitteluryhmän päällikkö (puh.joht.)  
pääsuunnittelija  
TIEH:n suunnitteluos. edustaja tarvittaessa

#### Vaasan kaupunki

liikenneinsinööri / kaupungininsinööri

#### Mustasaaren kunta

kaavoitusinsinööri  
2 luottamusmiestä

#### Vaasan lääninhallitus

kaavoitustoimiston edustaja

#### Vaasan läänin seutukaavaliitto

1 edustaja

#### Vaasan vesi- ja ympäristöpiiri

edustaja tarvittaessa

#### Konsultti

tarvittavat edustajat

Kuva 13: Vaasan ohikulkutien yleissuunnittelun hankeryhmä



tielaitos	johtoryhmä	työryhmä
toimialapäällikkö	X	X
esisuunnitteluryhmän päällikkö		X
suunnittelun työpäällikkö		X
<b>Ilmajoen kunta</b>		
kunnanjohtaja	X	X
2 luottamusmiestä	X	X
kunnaninsinööri		X
kaavoitusinsinööri		X
<b>Seinäjoen kaupunki</b>		
kaupunginjohtaja	X	X
1-2 luottamusmiestä	X	X
kaavoituspäällikkö		X
<b>Vaasan lääninhallitus</b>		
kaavoitustoimiston edustaja	X	X
<b>Vaasan läänin seutukaavaliitto</b>		
apulaisseutukaavajohtaja	X	X

Kuva 14: Kantatie 67:n yleissuunnittelu välillä Nikkola–Rintalanmäki, yleissuunnittelun johtoryhmän ja työryhmän kokoonpano

## Kunnallistekniikka

Kunnallistekniset laitteet ja niitä varten tehdyt varaukset tulee selvittää suunnittelutyön aikana. Yleensä tiensuunnittelija laatii alustavat ehdotukset kaikista siirtotoimenpiteistä ja neuvottelee niistä kunnan edustajien kanssa. Ehdotusten pohjalta tiensuunnittelija ja kunnan edustaja sopivat periaateratkaisuista. Suunnittelija laatii tämän jälkeen suunnitelmat, joista käy selville siirron tai muutoksen periaate. Rakennussuunnitelmaan tulevat yksityiskohtaiset suunnitelmat kunnallistekniikan muutoksista laatii yleensä kunta.

## Tiet ja kadut

Suunniteltavan yleisen tien tiejärjestelyiden vaatimat uudet kadut ja kaavatiet tulisi suunnitella samanaikaisesti yleisen tien kanssa. Tällöin voidaan mm. tasaus- ja kuivatuskysymykset ratkaista yhteistyössä. Katujen ja kaavateiden suunnittelusta

vastaa useimmiten kunta, joka vastaa myös niiden hallinnollisesta käsittelystä. Katujen ja kaavateiden suunnitelmat voi laatia myös tiensuunnittelija, jos niin sovitaan. Tätä menettelyä on käytetty, jos tarvitaan vain vähäisiä muutoksia nykytilanteeseen.

Kunnilla on usein tarve sijoittaa erilaisia laitteita olemassa olevan yleisen tien tiealueelle. Tällaisia laitteita ovat mm. viemäri-, vesi- ja kauko- lämpöjohdot, yksityistieviitat, kunnan informaatiotaulut ja linja-autopysäkkikatokset. Tielain 53 §:n mukaan tulee laitteiden sijoittamiseen saada tienpitoviranomaisen lupa. Uutta tietä suunniteltaessa voidaan mahdolliset laitesijoittelut ennakoita.

Alueellinen tie- ja katuvalaistussuunnitelma sekä rakennussuunnittelun sisältämä sähköverkko käytettävine laitteineen ja materiaaleineen kannattaa suunnitella yhteistyössä rakennuskustannusten minimoimiseksi.

Viitoituksen yleissuunnitelma laaditaan sekin yleensä yhteistyössä. Siinä esitetään koko kunnan alueelta mitkä kohteet viitoitetaan, mistä viitoitus kuhunkin kohteeseen alkaa ja millaisin opastein viitoitus suoritetaan. Tielaitos on huolehtinut kaukokohteiden valinnasta. Lopputuloksena syntynyt kokonaisuus voidaan toteuttaa vaiheittain. /Hyytiäinen 1979 s. 883-884/

#### 6.2.4 Yhteistyö suunnittelulupahankkeissa

Kunta voi laatia itse tai laadituttaa ehdotuksen kokonaan tai osaksi alueellaan olevan tien tekemistä koskevaksi tiesuunnitelmaksi. Tällaisia suunnittelulupahankkeita ovat olleet /Hyytiäinen 1979 s. 884-885/:

- kevyen liikenteen väylien rakentaminen yleisen tien yhteyteen taajamissa
- risteys- ja liittymäjärjestelyt
- kaavoituksen toteuttamisen takia tarpeelliset yleisen tien siirrot
- uuden tien rakentaminen

### 6.3 YHTEISTYÖESIMERKKI

Tekijä oli seuraamassa yleiskaavaa laativan Nastolan kunnan ja tielaitoksen Hämeen tiepiirin välistä neuvottelukokousta 1.6.1990. Nastolan nauhataajaman yleiskaavaehdotus oli valmistumassa konsulttitoimiston laatimana ja konsultin edustaja halusi selvittää Nastolan kasvusuuntien ja liikenneverkkomuutosten vaikutusta liikenteeseen, toisin sanoen kunnan yleiskaavoitusta liitettiin tielaitoksen ja kunnan liikennesuunnitteluun.

Kokoukseen osallistuivat vs. suunnittelupäällikkö ja tekninen johtaja kunnan edustajina, kaksi suunnitteluinsinööriä tiepiirin suunnittelutoimialalta sekä yleiskaavoittaja ja liikenneasiantuntija konsultin edustajina.

Kokouksessa käytiin läpi yleiskaavoitustilanne ja siihen liittyvät taajaman kasvusuunnat sekä liikennesuunnittelutilanne, josta käsiteltiin Nastolan liikennesuunnitelma 1984 ja sen tarkistus 1992, liikenneturvallisuuksuunnitelma 1991 sekä valtatie 12:n kehittämisselvitys 1991.

Viiden tunnin mittainen kokous selvitti molemmille osapuolille seuraavia asioita:

- Aluevaraukset:
  - Kaavoituksessa tulee välttää uuden rakentamisen osoittamista sellaisille alueille, jotka ovat tieverkkosuunnitelmassa ehkä tulevaisuudessa jäämässä valtakunnallisen tai seudullisen tien alle.
- Ajoitus:
  - Tiepiirin PTS:n ja toimenpideohjelman mukaiset tiehankkeet voidaan ja tulee sijoittaa yleiskaavan toteuttamisohjelmaan.
- Tieluokitusmuutokset:
  - Paikallistien rakentaminen maantiekiksi parantaa yhteyttä, joten maankäyttöä voidaan suunnitella parannettavan tien varteen.
  - Kaksikaistaisen valtatie muutaminen moottoritiekiksi vaatii yleiskaavaan liikennealueen laajentamista.
- Liittymät:
  - Tulevaisuudessa mahdollisesti tai suunnitelmien mukaisesti rakennettaville laajalti maa- aluetta tarvitseville eritasoliittymille on varattava alueet.

- Liittymien määrä ja sijainti vaikuttavat olennaisesti liikenneturvallisuuteen ja samalla nopeusrajoituksiin, mitkä maankäyttöä suunniteltaessa tulee tarkoin ottaa huomioon.

Luonnollisesti kaavoittajalla oli tiedossaan em. suunnitteluperusteet, mutta tapauskohtaisella käsittelyllä yleiskaavatyötä pystyttiin tarkentamaan ja vähentämään mahdollisuutta, että jokin hyvä ratkaisu jäisi toteutumatta. Vastaavasti tiepiirin edustajat saivat tietoa kunnan toiveista ja suunnitelluista tavoitteista. Näinkin tehokkaan työryhmän kokoontuminen 1-2 kertaa ja jo aikaisemmin kuin vajaa kuukausi ennen yleiskaavaehdotuksen valmistumista hyödyttää molempia osapuolia.

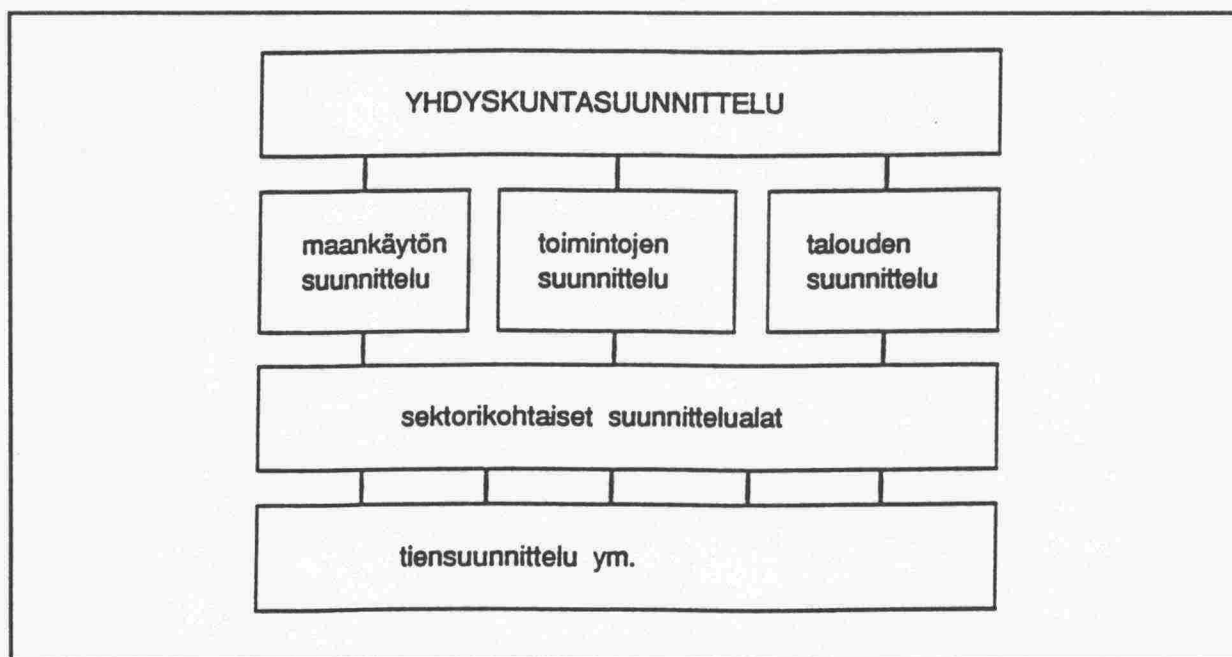
## 7 KYTKENTÄ

### 7.1 EDELLYTYKSET

Yhdyskuntasuunnittelu on maankäytön, toimintojen ja talouden suunnittelua. Nämä osa-alueet jakautuvat sektorikohtaisiin suunnittelualoihin, joista yksi on tiensuunnittelu. Maankäytön suunnittelu ja kaavoitus ovat siten suunnitteluhierarkiassa ylempänä kuin tiensuunnittelu. Hierarkiaa havainnollistaa kuva 15.

Tiensuunnittelun tulee kaikilla tasoilla olla sektorikohtaisena suunnitelmana alistetussa asemassa laaja-alaiseen maankäytön suunnitteluun nähden. Tiensuunnittelu on kiinteä osa yhdyskuntarakenteen ja alueiden käytön suunnittelua ollen myös elimellinen osa yhteensovittavaa seutusuunnittelua /YM 1989 s. 25–27/. Tielaitoksen tulisi suunnitelmillaan palvella kuntien maankäytön suunnittelua sen eri asteissa ja eri vaiheissa.

Tiesuunnitelmilla on oltava riittävä valmiusaste eri kaavoitusvaiheissa, jotta ne voidaan kaavoituksessa ottaa täysimääräisesti huomioon. Tielaitoksen tiepiirit ovat viisivuotisillatoimenpideohjelmillaan pyrkineet pitämään kunnat ajantasalla tulevista hankkeista ja tässä on osin onnistuttukin. Yleissuunnitelmien tarkkuus ei etenkin suunnittelun alkuvaiheessa ole aina riittävä ja yleiskaavaa joudutaan kaavan laadinnan aikana tarkentamaan useaan otteeseen. Tästä aiheutuu huomattavia kustannuksia ja ajan hukkaa kunnille. Vastaavasti yleiskaavoitusprosessi tai yleiskaavan muutos voi hidastaa tiensuunnitteluprosessia. Yleiskaavan tai tien yleissuunnitelman edellyttäessä muutoksia toisiinsa, tarvitaan valmiit menettelytavat muutoksien toteuttamiseksi.



Kuva 15: Yhdyskuntasuunnittelun osa-alueet



Tiedon kulku tulee varmistaa suunnittelijoiden ja päätöksentekijöiden välillä. Päätöksentekijät haluavat tietoa, jota heille tulee antaa ainakin seuraavista asioista:

- tien tarpeellisuus ja tiestä koituva hyöty
- hankkeen suhde muihin hankkeisiin
- hankkeen aikataulu
- hankkeen kustannusarvio ja rahoitus suunnitelma
- tien aluepoliittinen vaikutus ja yhdyskuntarakenteen muotoutuminen
- ympäristön huomioiminen
- liikenneturvallisuus

Paikalliset asiat pitäisi saada päättää paikan päällä tiepiireissä ja kunnissa ilman ylemmän tason holhousta. Yhden tiepiirin tutkimuskyselyvastauksessa todettiin: "Ongelmana ainakin takavuosina on ollut se, että piiri on voinut suunnitella kuntien kanssa, mutta tiehallitus on käyttänyt veto-oikeuttaan ja tuhonnut aikaansaannoksia kaukolaukauksella." Kuntien ja tielaitoksen onnistuneellekin yhteistyölle ei ole hyväksi, mikäli vahvistava viranomainen päättääkin olla vahvistamatta suunnitelmia ja niiden toteuttaminen estyy. Tiepoliittisen päätöksenteon uudistamista koskevasta liikenneministeriön raportista 5/90 /LM 1990/ Suomen Kunnallisliiton antamaan lausunnon mukainen menettely pudottaisi suunnitelmien vahvistamisen päätöksenteon niille aluehallinnon tasoille, joita itse suunnitelma koskee. Tätä voidaan pitää edellytyksenä yleiskaavoituksen ja tiensuunnittelun kytkennälle. Em. lausuntoa käsitellään lisäksi kappaleessa 8.3.

Yhteistyössä etenevä suunnittelu voi pysähtyä kunnan ja tielaitoksen välisiin tai kuntien keskinäisiin erimielisyyksiin menettelytavoista tai ratkaisusta. Ristiriitatilanteita varten on luotava niiden ratkaisumenetelmät. Lainsäädännöllisin keinoin ratkaisu saadaan siirrettyä väliportaan hallinnon tai ministeriöiden ratkaistavaksi.

## 7.2 ETUTARKASTELU

Sovittamalla yleiskaavan laatiminen ja tien yleissuunnitelman laatiminen yhtäaikaiseksi saavutetaan huomattavia etuja.

Tärkein etu on kokonaismaankäytöllisen lopputuloksen paraneminen. Yleinen tie saadaan tiensuunnittelijoiden ja yleiskaavoittajien yhteistyöllä sovitettua yleiskaavaan niin, että sen toteutuessa yleinen tie palvelee tehokkaasti kunnan muuta maankäyttöä.

Yleiskaavaan hyvin sovitettu yleinen tie toimii tehokkaana ja turvallisena kunnan sisäisenä yhteytenä. Valtakunnallinen tai seudullinen läpiajotai ohikulkutie sovitetaan yhteistyöllä yleiskaavaan ja kokonaismaankäyttöön niin, ettei tie katkaise kunnan tai yksittäisen taajaman sisäistä rakennetta. Moottoriväylän ja seudullisen pääväylän estevaikutus saadaan minimoitua ottaen tien yleissuunnittelussa huomioon eritasoliittymien ja -risteysten sekä kevyen liikenteen siltojen ja tunneleiden sijaintien vaikutukset kunnan maankäyttöön. Vaikutukset tulisi selvittää samanaikaisesti yleiskaavatyössä.

Erilaiset paikalliset olot ja tarpeet tulee otettua tiensuunnittelussa paremmin huomioon, kun kunta on oman yleispiirteisen maankäytön suunnitteluprosessissa yhteydessä mukana tiensuunnittelussa.

Tuoreet suunnittelutilannetiedot kulkeutuvat osapuolilta toisille ja kummallakin osapuolella on tiedossaan toistensa tavoitteet. Kaikenlainen asiantuntemuksen vaihdanta paranee. Kytkennän onnistuessa ideaalisesti osapuoliajattelu häviää ja jäljelle jää tavallaan yksi toimiva suunnittelulin, joka laatii sekä yleiskaavaa että tien yleissuunnitelmaa.

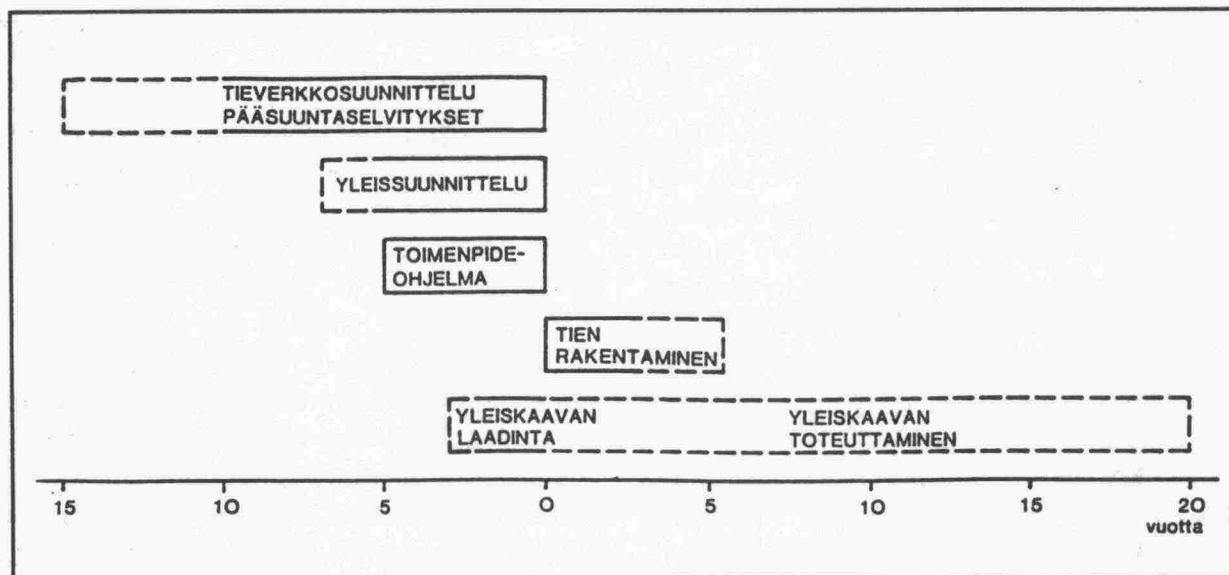
### 7.3 ONGELMATARKASTELU

Teiden suunnittelusta vastaa valtion tielaitos, jonka toimintaa ohjaa liikenneministeriö, yleiskaavoituksesta vastaavat kunnat kukin erikseen ylimmän kaavoitusviranomaisen ollessa ympäristöministeriö. Olemassa on siten tietyn asteinen kaksijakoisuus.

Tiensuunnitteluprosessi voi olla hidas. Uusi tie otetaan tieverkkosuunnittelun ja pääsuuntaselvitysten kohteeksi 10–15 vuotta ennen liikenteelle avaamista. Yleissuunnitteluvaihe alkaa 5–7 vuotta ennen ja hanke otetaan tiepiirin toimenpideohjelmaan 5 vuotta ennen. Vastaavasti yleiskaava-prosessi kestää 1–3 vuotta ja yleiskaavalla tähdätään usein noin 20 vuoden päähän (kuva 16). Suunnitteluprosessien ajoitus yhtäaikaiseksi saattaa olla vaikeaa.

Tielaitoksella on kuntakontakteihin suuri tarve, mutta niiden hoitoon ei aika aina riitä. Tielaitos joutuu tiensuunnitteluprosessin yleissuunnittelma-vaiheessa ja myöhemissä vaiheissa olemaan yhteydessä niin moneen kuntaan, kuin suunniteltavan tien alueella on. Tämä on raskas menettely, koska kukin kunta joutuu erikseen nimeämään työryhmän tai henkilön tiensuunnittelijoiden avuksi. Lisäksi kuntien välinen yhteistyö maankäytön suunnittelussa voi olla vähäistä ja kaavoitustyötä tekevien henkilöiden tietämyksen taso ympäristökuntien kaavoituksesta voi olla vähäinen, ainakin päätöksentekijöillä. Kuntien intressit voivat olla erilaisia.

Molempien suunnitteluprosessien ympäristötavoitteet tulisi olla samalla tasolla niin, että ympäristön laadun suhde kustannustasoon optimoituisi.



Kuva 14: Tiensuunnittelun ja yleiskaavoituksen aikajana

## 7.4 KOULUTUKSEN APU KYTKENTÄÄN

Kaikissa tutkimuskyselyyn vastanneissa yhdessätoista tiepiirissä on kaavoitukseen joko työnsä yhteydessä tai tielaitoksen sisäisen koulutuksen avulla perehtyneitä henkilöitä. Näiden henkilöiden tehtävänimikkeet vaihtelivat, kaava-asioita tiepiireissä käsittelevät mm. tieverkkoinsinööri, esisuunnitteluryhmän vetäjä tai suunnittelupäällikkö.

Viisi tiepiiriä näki, että asiantuntemusta kaava-asioissa tulisi lisätä. Näistä neljän mielestä henkilökuntaan voisi ottaa erityisen kaava-asiantuntijan. Yksi tiepiiri uskoi nykyisille työntekijöille suunnatun tielaitoksen sisäisen koulutuksen auttavan. Sisäistä koulutusta on vastausten mukaan ollutkin, mutta sitä voisi vielä lisätä.

Tielaitos antaa tiensuunnittelijoilleen kaavoitusalan täydennyskoulutusta erilaisilla kursseilla ja koulutuspäivillä. Pelkkä työnteon myötä perehtyminen on liian hidas tapa saada tietoa asioista, jotka sivuavat varsinaista työtä.

Teknillisissä korkeakouluissa (Helsinki ja Tampere) rakennus- ja yhdyskuntatekniikan koulutusohjelmassa ei yleisopintoihin eikä yhteisiin aineopintoihin kuulu opintojaksoja, jotka käsittelevät kaavoitusta /TKK 1990b s. 38–39/, /TTKK 1989 s. 62–63/. TTK:ssa voi vapaaehtoisesti arkkitehtiosastolla suorittaa insinööriosastojen opiskelijoille avoimia opintojaksoja yhdyskuntasuunnittelun aineryhmässä /TKK 1989 s. 205–207/. Näistä osa on valinnaisia yhdyskunta- ja ympäristötekniikan suuntautumisvaihtoehdon aineopinnoissa. Rakennus- ja yhdyskuntatekniikan opiskelija voi suorittaa myös koko kaavoitustekniikan syventymiskohteen /TKK 1990b s. 72/.

Teknillisen korkeakoulun arkkitehtiosastolla yhdyskuntasuunnittelun syventymiskohteeseen ei sisälly tien- eikä liikennesuunnittelua käsitteleviä opintojaksoja. Perustiedotkin tiensuunnittelusta jäävät saamatta. Maanmittaustekniikan opiskelijoiden maankäytön suunnittelun syventymiskohteeseen kuuluu yksi opintojakso yhdyskunta- ja ympäristötekniikkaa /TKK 1990a s. 34/.

### Ehdotuksia

Rakennus- ja yhdyskuntatekniikan alalla työskentelevien olisi hyvä hallita perustiedot kaavoituksesta. Teknillisissä korkeakouluissa yhteisiin aineopintoihin tulisi sisällyttää 1–2 opintoviikon laajuinen kaavoitusta käsittelevä opintojakso. Sen tavoitteena olisi antaa opiskelijalle perustiedot kaavajärjestelmästä, kaavojen merkityksestä ja kaavojen laatimisprosesseista.

Teknillisen korkeakoulun yhteydessä olevalla yhdyskuntasuunnittelun täydennys-koulutuskeskuksella on valmiudet antaa yhdyskuntasuunnittelun alan koulutusta myös tiensuunnittelijoille.

Rakennus- ja yhdyskuntatekniikan laitos voisi tuottaa opintojakson, joka sisällytettäisiin yhdyskuntasuunnittelun syventymiskohteisiin. Opintojakso antaisi perustiedot tiensuunnittelun prosessista, merkityksestä ja termistöstä.

Tiepiirin palveluksessa oleva, loppututkinnon suorittanut arkkitehti tai maankäytön suunnitteluun opinnoissaan suuntautunut maanmittausinsinööri selvittäisi suuren osan kaavoja koskevista asioista ollen mukana myös tiepiirin ja kuntien välisissä neuvotteluissa. Kontaktit kunnanarkkitehtien ja



aluearkkitehtien kanssa toisivat tiepiireille arvokasta tietoa kuntien tavoitteista ja suunnittelusta. Kaava-asioiden ohella arkkitehti voisi tutkia oman ammattitaitonsa turvin linjausvaihtoehtoja, tehdä maisemasuunnitelmia sekä osallistua melu-este, tunneli-, silta- ja valaistus-suunnitteluun tuomalla suunnitteluun arkkitehtonisen lisän.

Kaava-asioiden ohella maanmittausinsinöörin asiantuntemusta tarvittaisiin kiinteistöjä koskevissa jako- ja hallinta-asioissa sekä oikeudellisissa asioissa, jotka sisältäisivät esim. tiepiirin omat kiinteistökaupat. Maanmittausinsinöörillä on korkeakoulututkinnon suorittaneena koulutus kiinteistöarviointiin, jota tarvitaan maanlunastuksessa. Geodesiaa, kartografiaa ja fotogrammetriaa hallitseva maanmittausinsinööri voisi toimia tiepiirin maastomittauksen ja -kartoituksen päällikkönä ja tehdä alaan liittyvää kehitystyötä.

## 8 KYTKENNÄN RATKAISUMALLEJA

### 8.1 KYTKENNÄN RATKAISUMALLI I: YHDEN KUNNAN TAPAUS

Seuraavassa esitetään vaiheittain yleiskaavoitusprosessin ja tiensuunnitteluprosessin yleissuunnitelmavaiheen yhteenkytkentä tapauksessa, jossa yleissuunnitelma koskee yhden kunnan aluetta.

#### 8.1.1 VAIHEET

##### Suunnittelun käynnistyminen

Kuntien tulisi saada tietoonsa tien yleissuunnittelun alkamisajankohta vähintään vuosi, mielummin puolitoista vuotta ennen aloitusta. Tällöin kunnilla olisi mahdollisuus varautua budjetissaan ja toimintasuunnitelmissaan yleiskaavoitukseen. Myös tarvittava henkilökunta ehdittäisiin irroittaa yleiskaavatyöhön kunnan kaavoitusresurssien puitteissa /Teräsvirta 1990/. Aikaa jäisi myös mahdollisen konsultin valinnalle.

Kunnan ja tiepiirin väliseksi elimeksi perustetaan hankeryhmä, jonka kokoonpano voi olla nykyisten hankeryhmien kaltainen. Hankeryhmien kokoonpanoa on selvitetty kappaleessa 6.2.2. Hankeryhmä hoitaa kunnan ja tiepiirin väliset kontaktit neuvotteluineen ja tietojen välittämisineen.

##### Perusselvitykset ja alustavat väyläkäytävät

Yleiskaavatyön ensimmäisiä vaiheita ovat perusselvitykset, tavoiteasettelu ja rakennevaihtoehtojen tarkastelu. Kunnanvaltuuston tulisi päättää tavoitteiden perusteista, jotta jo yleiskaavatyön alussa päätöksentekotaholle alkaisi muodostua selkeä kuva laadittavasta yleiskaavasta /Repo 1990/.

Tiensuunnittelu kytkeytyy mukaan yleiskaavatyöhön perusselvitysvaiheen jälkeen ja etenee niin pitkälle, että tiensuunnittelijoilla on esitettävää alustavat väyläkäytävät, joiden sijaintitarkkuus poikittaissuunnassa on 0–300 metriä. Alustavista väyläkäytävävaihtoehtoistavalitaan kaikki mahdollisesti toteuttamiskelpoiset. Ne annetaan kaavoittajille testattavaksi yleiskaavan eri rakennevaihtoehtoihin. Tämä annetaan tiedoksi kunnanvaltuustolle.

##### Kokonaismaankäyttö ja liikenne

Kunnanvaltuusto hyväksyy kunnan tavoitteita tukevan vertailumenetelmän, jolla kokonaismaankäytön tehokkuuden, taloudellisuuden, toiminnallisuuden ja ympäristön kannalta parhaat väyläkäytävävaihtoehdot valitaan ja annetaan tiedoksi tiensuunnittelijoille. Nämä tekevät jatkosuunnittelua huomioiden kaavoitustyön perusteella tietoon tulleen tien ympäristön suunnitellun maankäytön. Liikenteenvälityskyky ja liikenneturvallisuus tulee ottaa erityisesti huomioon samoin kuin ratkaisun toteuttamisen taloudellisuus. Tien rakentamisen aiheuttamat ympäristövaikutukset tulee ennakoida ja pyrkiä ympäristön kannalta mahdollisimman hyvään lopputulokseen. Kaavoittajaosapuoli voi antaa asiantuntija-apua paikallisissa ympäristökysymyksissä.

Mikäli tässä vaiheessa vielä on useita vaihtoehtoja, voidaan järjestää seminaari. Siihen ottavat osaa kunnanhallituksen ja kunnanvaltuuston jäsenet sekä edustajat kunnan eri lautakunnista. Tiensuunnittelijoiden edustaja kutsutaan seminaariin mukaan silloin, kun laadittavana olevalla tien yleissuunnitelmalla on merkitystä kunnan maankäyttöön. Tarpeen mukaan seminaariin voivat ottaa osaa myös ne julkiset laitokset, joiden suunnitelmilla on vaikutusta yleiskaavaan. Seminaarin tulosten perustella kaavoituslautakunta tekee vaihtoehtoista valinnan ja sovittaa sen tai ainoan vaihtoehdon yleiskaavaluonnokseen.

## **Yleiskaavaluonnos ja yleissuunnitelma**

Yleiskaavatyö etenee luonnoksen laatimiseen. Yleiskaavaluonnos asetetaan nähtäville. Maanomistajilla ja niillä, joiden oloihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa, on mahdollisuus lausua mielipiteensä/RakL 125 §/. Nähtävilläolopaikassa on mahdollisuuksien mukaan jokaisena päivänä kuultavissa myös tiensuunnittelija, joka selostaa osaltaan tien vaikutusta eri elinkeinojen harjoittamiseen, yhteyksien muuttumisen, ympäristöön, maisemaan ja haittojen aiheutumiseen.

Yleiskaavaluonnoksesta saadut mielipiteet voivat aiheuttaa tarkistuksia. Tässä vaiheessa voidaan järjestää toinen seminaari, jossa tehdään tarkistukset ja annetaan kaavoittajille ohjeet yleiskaavaehdotuksen laatimiseen.

Tiensuunnittelutyö etenee yleissuunnitelman laatimiseen. Neuvottelut kaavoittajien kanssa parantavat varmasti lopputulosta.

## **Yhtäaikainen nähtävilläolo ja lausuntokierros**

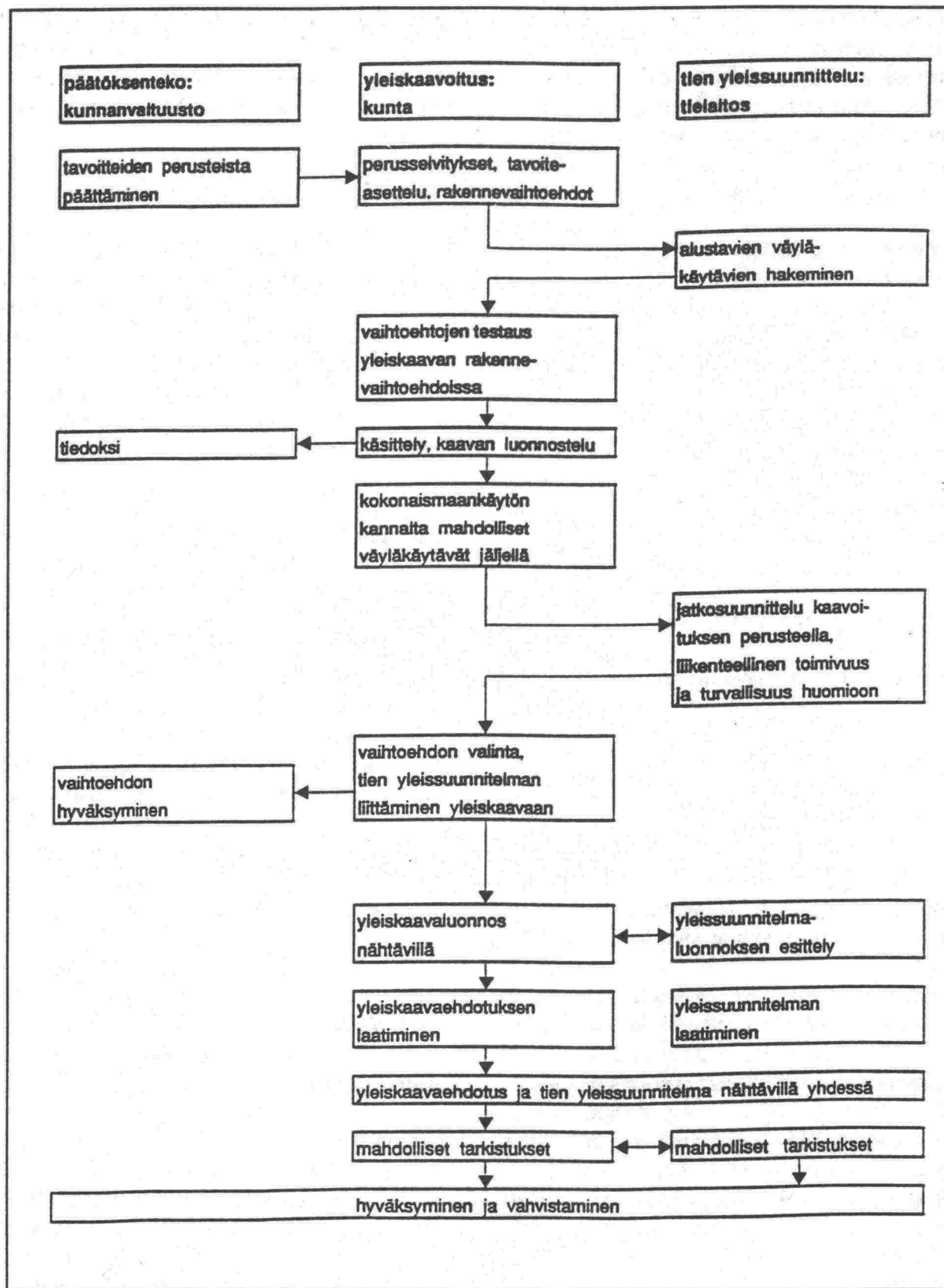
Yleiskaavaehdotus ja tien yleissuunnitelma asetetaan yhtäaikaa nähtäville ja lausuntokierrokselle. Saatujen mielipiteiden ja lausuntojen perusteella tehdään yleiskaavaan ja tien yleissuunnitelmaan tarkistukset suunnittelijoiden yhteistyöllä.

Kuvassa 17 on esitetty mallin mukaisen prosessin eteneminen kaaviona. Suunnitelmien hyväksymis- ja vahvistamismenettely on selostettu kappaleessa 8.3.

### **8.1.2 Mallin edut**

Yleiskaavaa laativa kunta ja teitä suunnitteleva tielaitos "pakotetaan" mallissa yhteistyöhön. Kokonaisuankäyttöä ajatellen toimivuus paranee. Tätä on selostettu kappaleessa 7.





Kuva 17: Suunnitteluprosessien kulku ratkaisumallin I mukaisesti

Kunnanvaltuusto pääsee vaikuttamaan neljässä vaiheessa suunnittelutyön kulkuun. Tämän lisäksi kerran suunnittelijat antavat suunnittelutilanteen tiedoksi. Kunnanvaltuuston lähentynyt kontakti suunnittelutyöhön lisää kunnanvaltuutettujen tuntemusta asiaan ja on omiaan helpottamaan päätöksen tekoa.

Yhtäaikainen nähtävilläolo säästää aikaa ja kustannuksia, kun asianosaisten molemmista suunnitelmista jättämiin mielipiteisiin annetaan vastineet yhdellä menettelykierroksella. Asianosaisten aseman paranemista on selostettu kappaleessa 10.

Tie- ja liikennesektorin päätösvalta kokonaisuutta ajatellen vahvenisi, sillä vaikutusmahdollisuudet kuntien kaavoitukseen ja kaavoihin lisääntyisivät. /Teräsvirta 1990/

### 8.1.3 Mallin ongelmakohdat

Kunta ei ehkä pysty kaavoitusresurssien puutteen vuoksi käynnistämään yleiskaavatyötä. Pienten kuntien yleiskaavatyötä voi seutukaavaliitto edistää kasvusuuntatarkasteluineen.

Riittääkö tiepiirin resurssit siihen, että yksi suunnittelija on esittelemässä tien yleissuunnitelmaa yleiskaavaluonnoksen nähtävilläolopaikalla? Suunnittelija joka tapauksessa saisi suorien asianosaiskontaktien myötä arvokasta palautetta.

Jos tielaitos ei pysty löytämään sellaista tievaihtoehtoa, joka tyydyttää kuntaa tai asiassa vallitsee jokin erimielisyys, tarvitaan asiaan ylemmän portaan ratkaisu. Tämä ylempi porras on ympäristöministeriö, jonka on otettava asia käsittelyynsä. Rakennuslakiin tarvitaan uusi pykkälä, jolla asia saadaan laukeamaan ympäristöministeriön päätettäväksi. Pykälän sanamuoto tulisi olemaan yleinen koskien muitakin valtakunnallisia hankkeita kuin vain tiehankkeita. Pykälän teksti voisi olla:

"Jos valtakunnallisesti merkittävässä hankkeessa ei löydetä ratkaisua, joka tyydyttää kuntaa, jonka aluetta hanke koskee, asia siirretään ympäristöministeriölle asian käsittelyä varten n:n pykälän mukaisesti."

Tämä n:s pykälä kuuluisi seuraavasti:

"Ympäristöministeriö ratkaisee kunnan ja sen alueelle valtakunnallisesti merkittävää hanketta suunnittelevan viranomaisen tai muun laitoksen välisen erimielisyyden kuultuaan liikenneministeriötä, lääninhallitusta ja sitä seutukaavaliittoa, jonka toimialueeseen kunta kuuluu ja antaa asiaa koskevan suunnittelumääräyksen, joka sitoo molempia osapuolia."

## 8.2 KYTKENÄN RATKAISUMALLIII: USEAN KUNNAN TAPAUS

Seuraavassa esitetään vaiheittain yleiskaavoitusprosessin ja tiensuunnitteluprosessin yleissuunnitelmavaiheen yhteenkytkentä useaa kuntaa koskevassa tiehankkeessa. Malli on suureksi osaksi yhtenevä ratkaisumalli I:n mallin kanssa, joten mallista esitetään poikkeamat malliin I nähden. Suurin ero ja nykyiseen nähden uusi menettelytapa on hankekohtaisen kuntien välisen yleiskaavallisen yhteistyöryhmän perustaminen. Kontaktit työryhmän ja kunnanvaltuustojen kesken tapahtuisivat kuin mallissa I kaavoitustyötä tekevien virkamiesten ja kunnanvaltuuston välillä.

### 8.2.1 Vaiheet

#### Suunnittelun käynnistyminen

Tiehankkeen tullessa tiepiirin viiden vuoden toimenpideohjelmaan (TPO), tien alueen kunnat harkitsevat kunnan yleiskaavatilanteen ja päättävät, onko jokin selvä tarve tai vaikuttaako tuleva tie niin ratkaisevasti kunnan maankäyttöön, että on syytä ryhtyä yleis- tai osayleiskaavan laadintaan.



Voi toki olla, että tie ei juuri ollenkaan muuta kunnan maankäytön tilannetta tai liikenneverkkoa, jolloin tarvetta yleiskaavan laadintaan tai muutoksiin ei ole. Uutta yleiskaavaa tarvitsevat kunnat neuvottelevat ja harkitsevat tarkoin, onko syytä yleiskaavalliseen yhteistyöhön. Vastaavan yhteistyötarpeen voi aiheuttaa jokin muukin seudullisesti tai valtakunnallisesti merkittävä hanke.

Kunta voi pyytää seutukaavaliittoa lausunnon, josta ilmenisi seutukaavaliiton kanta sekä kunnan yleiskaavatarpeeseen että siihen, onko tiehanke seudullisesti, ympäristöllisesti tai muulla tavoin niin merkittävä, että yleiskaavallinen yhteistyö on syytä käynnistää.

Tien suunnittelualueen kunnat kokoontuvat ja perustavat yleiskaavallisen yhteistyöryhmän noin puolitoista vuotta ennen tien yleissuunnittelun käynnistymistä. Ne kunnat, jotka eivät katso tarvitsevänsä uutta yleiskaavaa tai yleiskaavan muutosta, ovat mukana työryhmän työssä jäljempänä mainitun osaseutukaavan valmistumiseen asti.

Työryhmän johtoon kutsutaan seutukaavaliitto. Se on perusteltua, koska työryhmän työn lähtökohtana on seutukaava. Ryhmä tekee seutukaavaliiton työtä eli ryhmän työn välitulosteena olisi eräänlainen osaseutukaava, osa-alueen tieseutukaava. Osaseutukaava antaisi perusteet kunkin kunnan yleiskaavalle. Seutukaavaliitolla on luonnostaan paras tietämys ja laajin näkemys alueen ja sen ympäristön seudullisesta kokonaisuudesta ja valtakunnallisesta merkityksestä, jotka työssä tulee joka tapauksessa ottaa huomioon. Seutukaavaliitolla on riittävä henkilöstö tai se on ainakin riittävän suuri perustamaan uuden viran työryhmää varten. Rahoituksen mahdolliseen uuteen virkaan se voisi saada hankkeen alueen kunnilta.

Työryhmän kokoonpano on seuraava:

- seutukaavaliitosta
  - suunnitteluinsinööri puheenjohtajana
- jokaisesta kunnasta
  - kaavoitusinsinööri
  - kunnaninsinööri
  - ympäristön ja maiseman asiantuntija
- tiepiiristä
  - suunnittelija
  - insinööri rakennustoimialalta

Tarpeen mukaan ryhmä kuulee kuten nykyiset hankeryhmätkin työnsä aikana lääninhallituksen, vesi- ja ympäristöpiirin, VR:n, museoviraston sekä muiden alojen asiantuntijoiden mielipiteitä

Tiehallituksesta voi olla edustaja mukana suurissa hankkeissa joko työryhmän jäsenenä tai ulkopuolisena asiantuntijana.

### Alustavat väyläkäytävät

Rakennuslain mukaisen ja samalla selkeän lähtökohdan tien sijoittumiselle antaa seutukaava, jonka tievarausmerkintöjen mukainen tie ensisijaisesti pyritään sijoittamaan kuntien yleiskaavoihin. Vahvistetusta seutukaavasta huolimatta kuntien välillä voi olla erimielisyyksiä tien sijoittumisesta. Seutukaavan mukainen tievaraus joka tapauksessa yleiskaavoituksessa täsmentyy tai siihen tulee hyväksyttäviä poikkeamia, jotka eivät sivuuta seutukaavassa esitettyjä keskeisiä ratkaisuperiaatteita.

Mikäli yksi tai useampi kunta näkee seutukaavassa esitetyn tievarauksen omien tavoitteiden ja intressien vastaiseksi, on työryhmän haettava seutukaavaliiton johdolla kuntia tyydyttävää



kompromissiratkaisua. Mikäli kuntien välisestä erimielisyydestä tai joistakin muista maankäytöllisistä syistä tulee ilmeiseksi tien sijainnin muuttaminen seutukaavassa esitetystä, on ryhmän tieviranomaisen nimissä tehtävä esitys seutukaavaliitolle seutukaavan muuttamisesta. Mahdollinen seutukaavan muutosprosessi käynnistyy tästä prosessista erillisenä seutukaavaliiton työnä. Kuntien yleiskaavatyön pitää silloin odottaa seutukaavaliiton liittovaltuuston hyväksymää seutukaavamuutosta, sillä seutukaava toimii ohjeena yleiskaavaa laaadittaessa /Pantzar 1990/. Seutukaavan muutos suunnitelmakarttaesityksenä tulee silti tässä prosessissa seutukaavaliiton johdolla tehtyä, joten karttaesitys sinällään on lähtökohta kunnan yleiskaavalle. Muuten työ etenee ratkaisumalli I:n mukaisesti.

### Osaseutukaava

Tien luokka, geometria ja nopeusrajoitus määritetään usein jo tieverkkosuunnittelun yhteydessä. Kuntien taajamien erilainen sijainti tiehen nähden sekä taajaman kehitysaste ja laajenemistarve voi aiheuttaa ongelmia, kun eri kuntien alueelle sovitetaan luokaltaan ja laadultaan yhtenäistä tietä. Kuntien yhteistyö auttaa tilannetta. Työryhmä voi yhdessä ratkaista mm. kuntarajojen yli kulkevien kokoojateiden linjauksen tai parantamisen sekä toteutukseltaan kalliiden eritasoliittymien sijainnin esim. niin, että yksi liittymä saadaan palvelemaan kahta tai jopa useampaa kuntaa.

Työryhmä laatii eräänlaisen seutukaavan ja yleiskaavan tarkkuuksien väliin sijoittuvan kaavan. Se on seutukaavaa täydentävä ja tarkentava suunnittelualueen kuntien aluetta koskeva yleispiirteisen maankäytön suunnitelma. Pohjakartaksi käy peruskartta 1:20 000. Tämän osaseutukaavan keskeinen tehtävä on tievarauksen ja siihen liittyvän yhteysverkon osoittaminen. Työryhmän tavoitteena tulee olla, että osaseutukaava sisältää vaihtoehdottoman, yhden yleispätevän tien yleissuunnitelman sillä tarkkuudella, että se voidaan sijoittaa kunkin kunnan yleiskaavaluonnokseen.

Osaseutukaavaehdotus pidetään nähtävillä. Nähtävilläolon jälkeen tehdään tarvittavat muutokset ja tarkistukset. Kunkin kunnan kunnanvaltuusto hyväksyy työryhmän esityksestä osaseutukaavan ja työ etenee yleiskaavaluonnosten laadintaan. Osaseutukaavaa ei aseteta seutukaavaliiton liittovaltuuston hyväksyttäväksi.

### Yleiskaavaluonnokset

Kunnat laativat erikseen yleiskaavaluonnokset käyttäen ehdottomana lähtökohtana työryhmän laatimaa osaseutukaavaa. Yleiskaavaluonnosten ennakkuuaminen suoritetaan kussakin kunnassa mahdollisuuksien mukaan yhtäaikaaisesti. Työryhmä käsittelee yhdessä ne maanomistajilta saadut mielipiteet, joilla on vaikutusta koko hankkeeseen, ja sovittaa kunkin kunnan yleiskaavaan saatujen lausuntojen aiheuttamat muutokset.

Kuvassa 18 on esitetty mallin mukaisen prosessin eteneminen kaaviona. Suunnitelmien hyväksymis- ja vahvistamismenettely on selostettu kappaleessa 8.3.

### 8.2.2 Mallin edut

Kaikenlainen yleiskaavallinen yhteistyö lähikuntien kesken on omiaan parantamaan maankäytön alueellista kokonaisuutta ja aluerakennetta. Mallissa yhteistyö on olennainen osa suunnittelutyötä. Kuntien tiedot naapurikuntien tavoitteista ja intresseistä lisääntyvät olennaisesti ja kunnat voivat yhteisissä pyrkimyksissään tukea toisiaan.

Sisäasiainministeriön vuonna 1973 järjestämän kaavoituksen yhteistyöseminaarin yhteenvedossa /SisM 1973 s. 34/ esitetään, että kunnat voivat perustaa yhteisiä vapaaehtoisia suunnittelutoimikuntia tai että ne voivat perustaa yhteisen yleiskaavatoimiston, joka laatii kaavat samalla kertaa useammalle kunnalle. Samalla todetaan kuitenkin, että pelkästään vapaaehtoisuuteen perustuva yhteistyö yleiskaavatyössä ei kuitenkaan



ole riittävää. Yhteenvedon mukaan saattaisi olla paikallaan sisällyttää rakennuslakiin nimenomaiset säännökset siitä, että yhtenäisen kaupunkiseudun kunnat voidaan velvoittaa laatimaan yleiskaavat keskinäisessä yhteistyössä. Rakennuslainsäädäntöön tulisi yhteenvedon mukaan ottaa selventävä säännös siitä, että nykyisin ympäristöministeriö voi velvoittaa kunnat tällaiseen yhteistyöhön silloin, kun tarvetta ilmenee. Seminaariyhteenvedon ajatukset tukevat mallin mukaisen työryhmän perustamista.

Seutukaavaliitto suorittaa jatkuvaa seutukaavojen toteutumisen ja kuntien kaavoituksen seuranta. Tärkeä osa seurannasta tapahtuu kaava- ja rakentamiskysymyksiä koskevien neuvottelujen ja lausuntokäsittelyjen kautta. Seuranta antaa seutukaavojen täydentämiselle ja ajan tasalla pidolle keskeisen lähtökohdan /V-S SKL s. 3/.

Olemalla mukana mallin mukaisessa yleiskaavatyössä seutukaavaliitto voi pitää tietojaan paremmin ajan tasalla ja mahdollisesti laadittavana oleva täydennysseutukaava tulee suunnittelukuntien kohdalta samalla tehtyä.

Malliin kytkeytyy hyvin ajatus siitä, että olisi olemassa valtakunnan kaavoittaja. Käytännössä se olisi ympäristöministeriö. Se vahvistaisi valtakunnallisen pääteiden yleissuunnitelman. Vahvistaminen siirtyisi pois tie- ja liikennesektorilta. Suuret hankkeet lähes edellyttävät valtakunnan kaavoitusta, joka antaisi kehykset valtakunnallista suunnittelua tälläkin hetkellä tekevälle tiehallitukselle. Ympäristöministeriö valtakunnan kaavoittajana sopisi tiehallituksen ja liikenneministeriön kanssa päätieverkosta ja hakisi suuret periaateratkaisut (esim. valtatie 4:n sijoittaminen länsi- tai itäpuolelle Päijäntä). Päätieverkkosuunnittelu tarkentuisi seutukaavaliittojen työssä, ts. mallin mukaisen työryhmän työssä. Tien standardi olisi määritelty etukäteen, jotta tehtävät suunnitelmat olisivat keskenään jatkuvia. /Teräsvirta 1990/

Tielaitoksen vahvaa, arvosteltuakin roolia itse aloitteet tekevänä, itse suunnittelevana, itse vahvistavana ja itse rakentantavana laitoksena saataisiin työryhmätyön myötä tasoitettua.

Tielaitos saisi kontaktin jokaiseen suunnittelualueen kuntaan jokaisella kokoontumiskerralla. Yhtä kuntaa koskevat yksityiskohdat voitaisiin sopia erikseen, kuitenkin työryhmälle tiedottaen.

### 8.2.3 Mallin ongelmakohdat

Mikäli suunniteltu tiehanke poikkeaa seutukaavasta, tarvitaan seutukaavan muutos. Seutukaavaliitto jatkaa työryhmän työtä seutukaavan muuttamiseksi pohja-aineistonaan työryhmässä laadittu osaseutukaava. Tällöin kuntien osaseutukaavaan pohjautuva yleiskaavatyö ei voi edetä yleiskaavaehdotusvaiheeseen asti, sillä yleiskaavaa ei voida laatia seutukaavatyön ollessa kesken. Rakennuslainsäädäntöön nykyisin kuulumaton mallin mukainen osaseutukaava toimii kuitenkin

kuntien yleiskaavojenkin lähtökohtana, jolloin sekä muutettava seutukaava ja kuntien yleiskaavat kytkeytyvät toisiinsa.

Mallissa esitetyssä työryhmässä ei ole luottamusmiehiä, joten työryhmän jäseniltä puuttuu päätäntävalta. Kunnanvaltuuston päätöksellä voitaisiin edustajille antaa päätäntävalta työryhmän aloittaessa toimintansa. Kunnallislain 103 §:n 2 momentin mukaan kuntien yhteisiä asioita voidaan käsitellä ja niistä voidaan päättää kuntien edustajainkokouksessa, johon kunkin kunnan kunnanvaltuusto voi valita enintään kolme edustajaa 107 pykälän mukaisesti. Edelleen 108 pykälän mukaan edustajien toimikausi kestää, kunnes edustajainkokous on suorittanut tehtävänsä eli tässä tapauksessa laatinut yleiskaavan ja tien yleissuunnitelman. Seutukaavaliitto on kuntainliitto, jolle voidaan 103 pykälän mukaisesti antaa tehtävä myös niin, että se on yhteinen vain osalle jäsenkunnista. Kuntien välisen edustajainkokouksen jäsenenä voi olla tielaitoksen ja seutukaavaliiton edustajia, jos yksi tai useampi kunta on ne sinne valinnut. Seutukaavaliiton perussäännössä tulisi olla pykälä, jonka mukaan se voisi ottaa vastaan mainitun tehtävän.

Mainitun edustajainkokouksen perustaminen ja toiminta sekä lakimuutokset voivat aiheuttaa lisääntyvää byrokratiaa, vaikka kyt kennän yksi pääajatus on vähentää sitä.

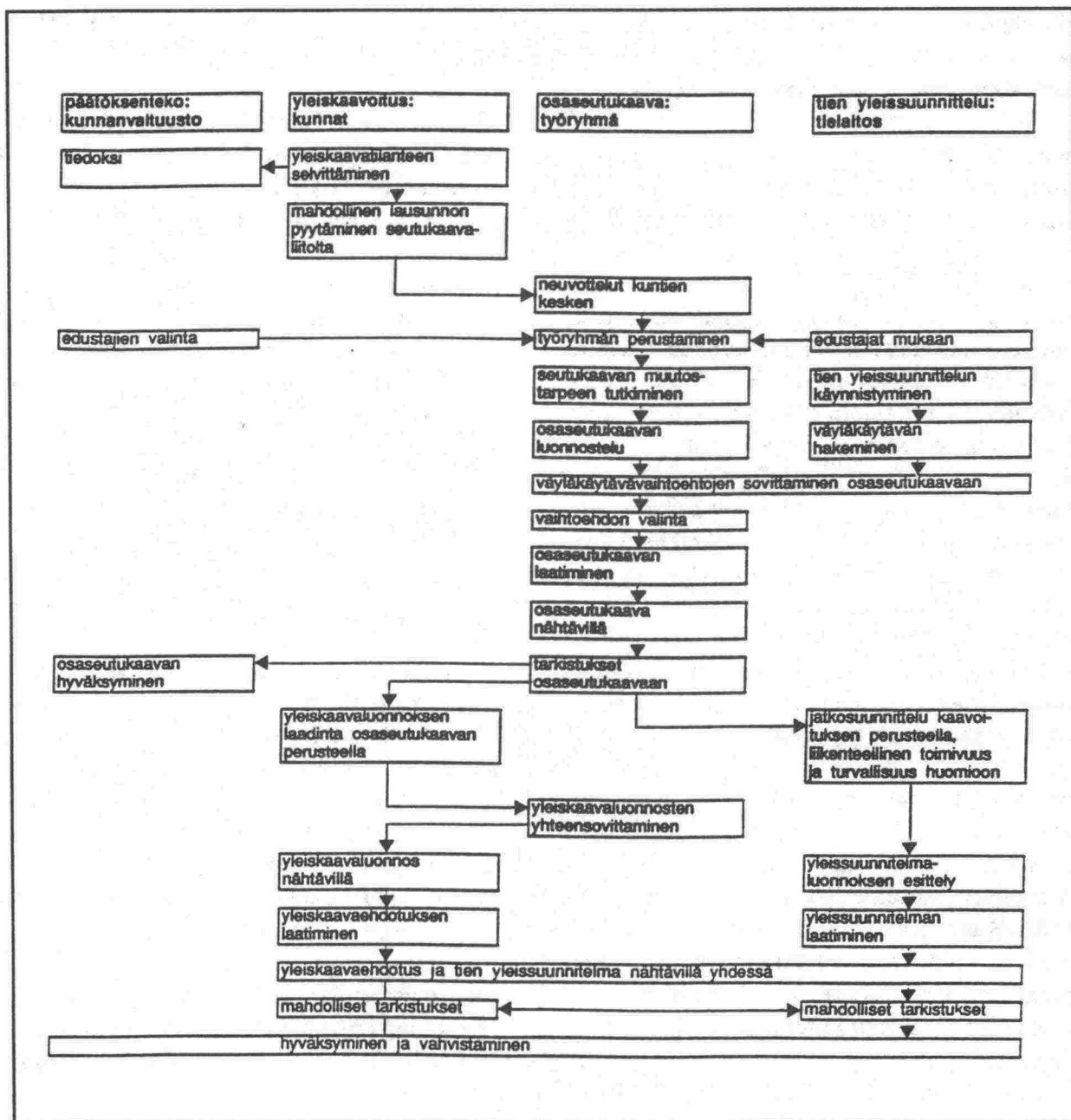
Kuntien välisen ehdottoman ristiriita- ja erimieli- syystilanteen laukaisemiseksi tarvitaan rakennuslakiin seuraavan kaltainen uusi pykälä:

"Jos valtakunnallisesti tai seudullisesti merkittävässä hankkeessa ei saavuteta kuntien välistä yhteisymmärrystä, asia siirtyy lääninhallitukselle asian käsittelyä varten n:n pykälän mukaisesti."

Tämä n:s § kuuluisi:

"Läninhallitus ratkaisee kuntien välisessä yhteistyössä olevan ristiriidan ja antaa asiaa koskevan määräyksen.





Kuva 18: Suunnitteluprosessien kulku ratkaisumallin II mukaisesti

Lääninhallitus voi, mikäli katsoo asian olevan valtakunnallisesti erityisen merkittävän, siirtää asian ratkaistavaksi ympäristöministeriölle."

Yhden tai useamman kunnan ja tielaitoksen välinen erimielisyys siirretään ympäristöministeriön ratkaistavaksi ratkaisumallin I mukaisesti.

Eri kokoisten kuntien yleiskaavat saattavat olla hyvinkin eri laajuisia, jolloin niiden laadinta-aika vaihtelee. Vastaavasti jonkin kunnan alueelle saattaa kohdistua useampia tien yleissuunnitteluhankkeita eri puolilla kunnan aluetta yhtä aikaa, mikä hidastaa yleiskaavoitusta.

Suunnittelualueen kunnat voivat sijaita eri seutukaavaliittojen alueella. Tällöin, mikäli hankkeet ovat laajoja, täytyy perustaa työryhmä kunkin seutukaavaliiton alueelle erikseen. Työryhmien kesken tulee olla organisoitua yhteistyötä. Useamman työryhmän perustaminen on välttämätöntä, koska työryhmien työ pyrkii kunkin alueen seutukaavan täydentämiseen.

Kuntien yleiskaavat voivat olla eri laajuisia, jolloin niiden laadintaan tarvittava aika vaihtelee. Näissä tapauksissa voidaan yleiskaavaluonnosten yhteensovittamisen jälkeen eriyttää prosessi kuntakoh- taiseksi. Kun yksittäisen kunnan yleiskaavaehdotus valmistuu, asetetaan sen kanssa nähtäville tien yleissuunnitelma siltä osin, kuin se kunnan aluetta koskee. Tien yleissuunnitelman valmistuminen vahvistamiseen asti ei tosin saisi merkittävästi viivästyä kuntien yleiskaavatyön takia. Mikäli kuntien yleiskaavoitus odottaa seutukaavan muutosta, voidaan tien yleissuunnitelma kuitenkin laatia, sillä tien sijainti on ratkaistu jo työryhmän laatimassa osaseutukaavassa.

### 8.3 HYVÄKSYMINEN JA VAHVISTA- MINEN

Kumpikin ratkaisumalli etenee yleiskaavan ja tien yleissuunnitelman yhtäaikaisen nähtävilläolon aiheuttamien tarkistusten jälkeen hyväksymis- ja vahvistusmenettelyihin.

Kunnanvaltuusto hyväksyy yleiskaavan kuten nykyisinkin. Samalla kunnanvaltuusto tekee samalla päätöksen, alistetaanko yleiskaava vahvistettavaksi. Lisäksi, koska tien yleissuunnitelma sisältyy yleiskaavaan, hyväksyy kunnanvaltuusto myös sen. Tämä on uusi menettely, jolla kunnalle saadaan päätösvaltaa aluettaan koskevassa asiassa. Menettely aiheuttaisi tielakiin muutoksen.

Yleiskaava voidaan jättää vahvistamatta, mutta sen sisältämä tien yleissuunnitelma tulee vahvistaa. Yhden vahvistavan viranomaisen mukainen menettely olisi luontainen jatko yhdentyneelle suunnitteluprosessille. Tämä viranomainen ei voisi olla liikenneministeriö eikä tiehallitus, sillä tie- ja liikennesektorilla ei ole riittävää asiantuntemusta kaavoitusta koskevissa asioissa /Teräsvirta 1990/. Valtakunnan ylin kaavoitusta valvova viranomainen on ympäristöministeriö, jolta kaavojen vahvistaminen on rakennuslain muutoksen yhteydessä siirretty suurelta osin lääninhallituksille.

Rakennusasetuksen 2a pykälän mukaisten kuntien (Helsinki, Espoo, Kauniainen, Vantaa, Turku, Naantali, Raisio, Tampere, Kouvola, Mikkeli, Joensuu, Kuopio, Jyväskylä, Vaasa, Oulu ja Rovaniemi) osalta yleiskaavan ja myös tien yleissuunnitelman vahvistava viranomainen olisi ympäristöministeriö.

Em. kunnat toimittavat hyväksymänsä yleiskaavat ja tien yleissuunnitelmat ympäristöministeriölle. Ympäristöministeriö voi mallin mukaan vahvistaa vain sellaisen tien yleissuunnitelman, jonka kunta on hyväksynyt. Tämän menettelyn toteuttaminen aiheuttaa muutoksen asetukseen yleisistä teistä. Kun ympäristöministeriö on antanut vahvistuspäätöksen, voi tiehallitus antaa toimenpidepäätöksen.

Muiden kuin edellä mainittujen kuntien osalta vahvistettavaksi alistetut yleiskaavat ja kaikki tien yleissuunnitelmat vahvistaisi lääninhallitus. Lääninhallitus on samalla väliportaan hallinnon tasolla kuin yleissuunnitelman laatinut tiepiiri. Lääninhallitus voi kuitenkin vahvistaa tien yleissuunnitelman, sillä kunnanvaltuuston yleissuunnitelmasta antama hyväksymispäätös on kunnan päätöksenä alistettavissa lääninhallitukselle /Pantzar 1990/. Lääninhallituksen pitää pyytää ennen vahvistamispäätöstä tiepiiriltä lausunto.

Mikäli kunnat ovat tien yleissuunnitelmasta erimielisiä, voi lääninhallitus siirtää suunnitelman vahvistamisen ympäristöministeriölle. Lisäksi ympäristöministeriöllä tulee olla oikeus ottaa suunnitelma vahvistettavakseen, mikäli ministeriö katsoo sen tarpeelliseksi esim. yleissuunnitelman valtakunnallisen merkittävyyden vuoksi.

Vahvistava viranomainen voi palauttaa yleissuunnitelman tielaitokselle muutettavaksi, mikäli se katsoo siinä olevan puutteita.

Ympäristöministeriön tai lääninhallituksen antaman yleissuunnitelman vahvistuspäätöksen jälkeen tiehallitus voi tehdä toimenpidepäätöksen, joka tähtää tiehankkeen toteuttamiseen.

Ympäristöministeriö ja lääninhallitukset tien yleissuunnitelmat vahvistavina viranomaisina on liikenneministeriön työryhmän suunnitteleman vaiheistetun päätöksentekojärjestelmän vastainen ajatus. Kuitenkin menettelylle löytyy edellä mainitut perusteet.

Vaiheistetun päätöksentekojärjestelmän mukaisesti tielaitoksen vahvistuspäätöksellä vahvistettavaksi jäisi kuitenkin edelleen tie- ja rakennussuunnitelma, joka teknisyydessään kuuluu selvästi tielaitokselle /Teräsvirta 1990/.

Tiepoliittisen päätöksenteon uudistamista koskevista liikenneministeriön raportista 5/90 /LM 1990/ antamassaan lausunnossa Suomen Kunnallisliitto esittää, että tien yleissuunnitelman laadinnassa tieviranomainen olisi valmisteleva suunnitteluorganisaatio, joka esittelisi ratkaisunsa kaavoitushallinnolle, joka päättäisi tien sijainnista. Tämä ei kylläkään sovi kytkettyyn suunnittelu-prosessiin, jossa ratkaisut haetaan tieviranomaisen ja kaavoittajien välisellä yhteistyöllä. Sen sijaan kytkettyyn suunnitteluprosessiin sopii lausunnossa esitetty ajatus siitä, että paikallisen tiestön osalta kunnanhallitus hyväksyisi ja lääninhallitus vahvistaisi yleissuunnitelman. Vastaavasti seudullisen tiestön osalta yleissuunnitelman hyväksyisi seutukaavaliitto ja vahvistaisi ympäristöministeriö. Liikenneministeriön ollessa eri mieltä ympäristöministeriön kanssa valtakunnalliseen tiestöön kuuluvan tien yleissuunnitelmasta, asian päättäisi valtioneuvosto. Näin päästäisiin niille aluehallinnon tasoille, joita itse suunnitelma koskee.

Rakennuslain uudistamisessakin on pyritty kuntien omavastuisen päätöksenteon lisäämiseen samalla, kun valtion viranomaisten valvontaa kuntien päätöksenteossa kevennetään.

## 8.4 KONSULTTITOIMEKSIANNOT

Yleiskaavan ja tien yleissuunnitelman laadinta voidaan antaa toimeksiannoksi yhdelle tai useammalle konsultille. Konsultti vie prosesseja suunnittelutyön osalta tehokkaasti eteenpäin, koska tehokkuus on verrannollinen konsultin suunnitteluprojektista saamaan tuottoon. Jos sekä yleiskaavan että tien yleissuunnitelma laaditaan konsulttitoimeksiannota, on suunnittelijoiden välinen tiedonsiirto saadaan jatkuvaksi.



## 9 YMPÄRISTÖTUOTOS

### 9.1 NYKYTILA

Tiensuunnitteluhankkeen ensisijaisina tavoitteina on liikenneturvallisuus ja tien riittävä liikenteenvälityskyky. Tiensuunnittelussa haetaan rakennus-, ylläpito- ja liikennekustannusten sekä ympäristövaikutusten muodostama kompromissi. Tässä kompromissi-sana on sävyltään negatiivinen, mutta on huomattava, että korkeammilla rakennuskustannuksilla saataisiin varmasti parempi lopputulos ympäristön suhteen. Yleiskaavoituksessakin pyritään yleiskaavan toteuttamisen eli maankäytön taloudellisuuteen ympäristöarvoja kuitenkin ajatellen.

Liikenteen syntyyn ja suuntautumiseen samoin kuin liikennemuotojen työnjakoon vaikuttavat aluepoliittiset ratkaisut ja kaavoitus. Vastavuoroisesti liikennejärjestelmän kehittäminen vaikuttaa aluerakenteeseen. Viime vuosikymmenien aikana tapahtunut henkilöautojen yleistymisen ja muutoliikkeen kaupunkeihin ovat hajottaneet kaupunkirakenteita. Kehitys on lisännyt tarvetta henkilöauton käyttöön ja vähentänyt mahdollisuuksia tehokkaan joukkoliikenteen aikaansaamiseen ja polkupyörällä ja jalan tehtäviin matkoihin. Kaavoituksen eräänä lähtökohtana tulisikin tarkastella yhdyskuntarakenteen eheyttämistä.

Maankäytön ja liikenteen suunnittelu tapahtuvat liiaksi erillään, vaikka ne mitä suurimmassa määrin ovat toisiinsa sidoksissa. Merkittäviäkin kaavakokonaisuuksia saatetaan laatia selvittämättä riittävästi niiden liikenteellisiä vaikutuksia. Osasyynä tähän on, että valtion viranomaiset ovat perinteisesti katsoneet kaupunkirakenteen kehittämisen olevan kunnan tehtävänä. /YM 1990a s. 140–141/

### 9.2 KEHITYSNÄKYMÄ

#### 9.2.1 Ympäristön ja kehityksen maailmankomissio

Yhdistyneiden kansakuntien 38. yleiskokouksen päätöksellä asetettiin vuonna 1983 riippumaton, korkeatasoinen komissio, jonka tehtävänä olivat mm. pitkän aikavälin ympäristöstrategian ja siihen liittyvän toimintasuunnitelman laatiminen. Komission tuli löytää myös vastauksia kysymyksille, miltä osin kauaskantoiset ympäristökysymykset voidaan yleisesti hahmotella, millaisia toimenpiteitä ympäristönsuojelu ja parantaminen edellyttävät sekä millaiset yhteiset tavoitteet maapallon kaikilla kansoilla tulisi olla.

Komissio esitti huolensa siitä, että luonnosta ja kehityksen jatkuvuudesta huolehtiminen on laiminlyöty. Tämä koskee myös yhdyskuntien kehittämistä. Komissio on esittänyt ongelman ratkaisemiseksi niin sanotun kestävä kehityksen käsitettä ja sen omaksumista kaikessa yhteiskunnallisessa päätöksenteossa. Kestävä kehitys pyritään tyydyttämään nykyhetken tarpeet ja täyttämään tämän päivän toiveet säilyttämällä mahdollisuus tehdä niin myös tulevaisuudessa. /Penttilä 1990 s. 6/

#### 9.2.2 Suomen lainsäädäntö

Maankäytön järjestämisellä on keskeinen vaikutus luonnonvaroihin ja ekosysteemeihin. Tämän vuoksi kestävä kehityksen periaatteen tulisi olla myös maankäytön suunnittelussa keskeisimpänä tavoitteena. Rakennuslain uusi ensimmäinen pykälä kuuluu: "Alue on kaavoitettava tai sen käyttö muutoin suunniteltava luonnonvarojen ja ympäristön kestävä kehitystä tukevalla tavalla sen mukaan, kuin tässä laissa säädetään."

### 9.3 YLEISKAAVOITUKSEN JA TIEN- SUUNNITTELUN KYTKENNÄN VAIKUTUS

Kytkemällä molemmat suunnitteluprosessit yhteen samalle tasolle, ympäristökysymyksetkin mahdollisesti optimoituvat.

Ympäristön ja kehityksen Suomen toimikunta ehdottaa mietinnössään /YM 1990a s. 142/, että maankäytön suunnittelun ja tiensuunnittelun sovittamiseksi yhteen tielainsäädäntöön sisällytetään säännökset tiesuunnitelmaa edeltävistä esisuunnitteluvaiheista. Lisäksi kehitetään edelleen ympäristövaikutusten arviointia osana tiensuunnittelua. Vastaavat ohjeet ja menettelytavat toteutetaan soveltuvien osin myös lentokenttä-, rautatie- ja satamahankkeiden valmistelussa.

## 10 KANSALAISTEN VAIKUTUSMAHDOLLISUUDET

### 10.1 YLEISKAAVOITUS

Yleiskaavan laadinnan aikana on maanomistajilla, joiden etua tai oikeutta kaava saattaa koskea, varattava tilaisuus rakennusasetuksen 154 pykälän mukaan joko kirjallisesti tai suullisesti lausua mielipiteensä yleiskaavaluonnoksesta.

Yleiskaavaehdotus on pidettävä julkisesti nähtävänä vähintään 30 päivän ajan. Muistutukset ehdotusta vastaan on tehtävä kirjallisesti ennen nähtävänäolon päättymistä /RakA 29 §/. Ehdotuksesta annetut muistutukset saattavat antaa aihetta yleiskaavaehdotuksen tarkistamiseen. Olennaisesti muutettu yleiskaavaehdotus on asetettava uudelleen nähtäville.

Yleiskaavan hyväksyy kunnanvaltuusto, jonka jäsenet ovat kuntalaisten ja samalla maanomistajienkin valitsemia edustajia eli kyseessä on edustuksellinen vaikutusmahdollisuus. Kunnan viranomaisen päätökseen saa kunnallislain 139 pykälän mukaan jokainen hakea muutosta sillä perusteella, että päätös loukkaa hänen oikeuttaan. 141 pykälän mukaisesti valitus tehdään lääninoikeudelle, josta asia voi edetä korkeimpaan hallinto-oikeuteen.

Myös hallintomenettelylaki (6.8.1982/598) turvaa asianosaisen asemaa. Jos asian ratkaisulla voi olla huomattava laajalla alueella tai lukuisien henkilöiden oloihin, asian vireilläolosta on 13 pykälän mukaan ilmoitettava julkisesti. 15 pykälän mukaan asianosaisia on kuultava ja 18 pykälän mukaan asianosaisen halutessa esittää asian vireillä ollessa suullisesti vaatimuksen tai selvitystä, hänelle on mahdollisuuksien mukaan varattava siihen tilaisuus.

Rakennuslain uudistuksen yhteydessä samalla, kun kaavoitukseen kohdistuvaa valtion valvontaa kevennetään, on tavoitteena ollut parantaa kansalaisten vaikutusmahdollisuuksia osallistua ja vaikuttaa suunnitteluun jo sen alkuvaiheessa. Tärkeä tekijä elinympäristön myönteiseksi kokemisessa on käyttäjien mahdollisuus vaikuttaa ympäristön muuttumiseen. Järjestämällä riittävät osallistumismahdollisuudet luodaan edellytykset maankäytön suunnittelun kansanvaltaiselle valvonalle. Selvittämällä maankäyttöön kohdistuvat erilaiset käsitykset jo kaavoitustyön aikana voidaan välttää kaavapäätöksiin kohdistuvia valituksia. Tämä puolestaan edesauttaa kaavojen oikea-aikaista toteuttamista. /HE 135/89/

Uudistuksessa muuttunut rakennusasetuksen 154 § antaa maanomistajien lisäksi niille, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin kaava vaikuttaa, mahdollisuuden tulla kaavan laatimisevaiheessa kuulluksi. Saman pykälän perusteella voidaan varata tilaisuus mielipiteen lausumiseen erityisessä tiedotus- ja huomautusentekotilaisuudessa (kaavakokous) tai asettamalla valmisteluaineisto nähtäville sen jälkeen, kun nähtäville asettamisesta on ilmoitettu.

### 10.2 TIENSUUNNITTELU

Uusi tie rakennetaan useimmissa tapauksissa yksityisten maanomistajien maille. Tien suunnittelussa maanomistajien oikeudet ja intressit tulee ottaa huomioon.

Yleissuunnitelmavaihe on tien lähialueen kannalta keskeinen vaihe. Tien rakentamisperiaatteiden ratkaisujen selvittäessä maanomistajat saavat tietoa tien vaikutuksista elinkeinon harjoittamiseen, yhteyksien muuttumiseen, ympäristöön, maisemaan ja haittojen lisääntymiseen.



Tie- ja rakennussuunnitteluvaihe on paras aika tuoda esiin ne yksityiskohdat, joiden osalta maanomistaja haluaa vaikuttaa suunnitteluun. Suunnittelijat ottavat huomioon tiedossaan olevat seikat ja neuvottelevat monista ratkaisuksista maanomistajien kanssa. /TVL 1989 s.11-13/

Yleisistä teistä annetun asetuksen 14 pykälän mukaan niillä, joiden oikeutta tai etua tiesuunnitelma koskee, on tilaisuus muistutusten tekemiseen suunnitelman johdosta. Muistutukset suunnitelmaa vastaan on toimitettava lääninhallitukselle osoitettuna kunnanhallitukselle seitsemän päivän kuluessa nähtävilläoloajan päättymisestä lukien

Tiehallituksen kehittämiskeskuksen suunnitteluprosessin uudistamista koskevan raportin /TIEH 1990 s. 4-5/ mukaan nykyistä tiensuunnitteluprosessia on kehitettävä suhteissa maanomistajiin siten, että suunnittelu on avointa ja vuorovaikutteista viranomaisiin, maanomistajiin ja muihin asianosaisiin nähden. Maanomistajien ja muiden suunnitteluosapuolien tulee voida osallistua suunnitteluun siinä vaiheessa, kun heitä koskevista vaikutuksista tosiasiallisesti päätetään. Suunnitelma-asiakirjojen sisältöä ja esittämistapaa parannetaan, jotta ne vastaavat nykyistä paremmin päätöksentekijän, muiden suunnitteluosapuolien, maanomistajien ja muiden asianosaisten tietotarpeita

Tiensuunnitteluprosessi, johon kansalaiset voivat osallistua, auttaa kansalaisia ymmärtämään ratkaisujen perustelut, ei välttämättä hyväksymään ratkaisua. Osallistuva suunnitteluprosessi edellyttää onnistuakseen vaikutusentekomahdollisuuden ja -tunteen tarjoamista. Samalla kansalaisten näkökulmasta tielaitoksen yrityskuva paranee.

### 10.3 KYTKENTÄ

Asettamalla yleiskaavaehdotus ja tien yleissuunnitelma yhtä aikaa nähtäville, saisivat kansalaiset paremman käsityksen elinympäristönsä maankäytön suunnitelmista ja tulevaisuudesta.

Tämä olisi mahdollista etenkin jos suunnitteluprosessit on ollut mahdollista ajoittaa toisiinsa. Ongelmana tässä on se, että yksittäisen kunnan alueella voi useana vuonna olla meneillään useita tien yleissuunnitteluhankkeita, kun taas yleiskaavaa tarkistetaan yleensä vain kerran valtuustokaudessa.

Mikäli nämä edellä olevissa kappaleissa mainitut vaikutusmahdollisuudet voitaisiin yhdistää yhdeksi menettelykierrokseksi kahden erilaisen ja erillisen sijaan, kansalaisten tietämys ja ote asioihin selkiintyisi. Tavallisen maallikon tunne siitä, että vaikuttaminen yhteiskunnalliseen päätöksentekoon on vaikeata ja monimutkaista ainakin osittain lieventyisi.

Kahdeksassa tiepiirissä yhdestätoista tutkimuskyselyyn vastanneesta pidettiin hyvänä ajatusta saada yleiskaavaehdotus ja tien yleissuunnitelma yhtä aikaa lausuntokierrokselle ja nähtäville. Yhdessä näistä kahdeksasta vastauksesta esitettiin lisäksi, että yleiskaava ja tien yleissuunnitelma pitäisi olla yhtä aikaa nähtävillä riippumatta siitä, onko ne laadittu samanaikaisesti vai ei.

Kolme tiepiiriä oli epäilevämmällä kannalla. Näistä yhdessä oli jo tosin kokeiltu järjestelmää, jossa silloin kun tie on merkittävä osa yleiskaavasta, on kaavan ennakkokuulemisen ja nähtävilläolon aikana samanaikaisesti ollut tiensuunnittelija papereineen selvittämässä osuuttaan. Ongelmana järjestelmässä on piirin mukaan resurssit eli henkilöiden ja ajan riittävyys. Kaksi tiepiiriä epäili, etteivät suunnitelmat välttämättä valmistu yhtä aikaa. Tähän voidaan todeta, että suunnitelmien yhtäaikaisten valmistuminen on mahdollista prosessien ajoituksella ja prosessien toisiinsa kytkennällä.

## 11 YHTEENVETO

### Yleiskaavaprosessi

Yleiskaava on yksityiskohtaisen kaavoituksen ja rakentamisen sekä muun maankäytön suunnittelun perustaksi laadittava suunnitelma, joka sisältää pääpiirteet kunnan alueen käyttämisestä. Kunnanvaltuusto hyväksyy yleiskaavan. Kunnan niin halutessa lääninhallitus tai ympäristöministeriö voi vahvistaa yleiskaavan.

### Tiensuunnitteluprosessi

Liikenneministeriö on laatinut tiehankkeiden suunnitteluun liittyvän vaiheistetun päätöksentekojärjestelmän. Sen tavoitteena on suunnitelluosapuolien sitoutuminen suunnitelmaan nykyistä aikaisemmassa vaiheessa. Suunnitteluprosessi on kolmivaiheinen:

1. Tarveselvityksessä tutkitaan hankkeen erilaisia vaikutuksia. Hankepäätöksessä päätetään hankkeen tiepoliittisista tavoitteista, todetaan sen tarpeellisuus ja toteuttamiskelpoisuus sekä hyväksytään alustava kustannusennuste.
2. Tien yleissuunnitelma sisältää tien yleiskaavatarkkuuden edellyttämän sijainnin, toiminnalliset ratkaisut sekä tarkennutun kustannusarvon. Yleissuunnitelma vahvistetaan toimenpidepäätöksellä, jolla päätetään hankkeen toteuttamiskelpoisuus ja annetaan ohjeet jatkosuunnittelua varten.
3. Tiesuunnitelmassa määritetään tien tarkka sijainti ja muut yksityiskohtaiset ratkaisut. Vahvistettu tiesuunnitelma antaa oikeuden tien rakentamiseen.

Rakennussuunnitelmassa esitetään täsmällisesti tien rakenne, kaikki yksityiskohdat, materiaalit, työn laatuvaatimukset ja työohjeet.

### Kaavoituksen vaikutus tiensuunnitteluun

Liikenne- ja tien ratkaisut ja niiden ympäristövaikutukset määräytyvät kaavoituksella. Eri toimintojen sijoittelu määrää pitkälti syntyvän liikenteen ja vaikuttaa siten myös liikenneväylien tarpeeseen.

Tiensuunnittelussa on katsottava, ettei seutukaavojen ja yleiskaavojen toteuttaminen vaikeudu; teitä ei saa suunnitella vastoin kaavaa. Seutukaavassa esitetyn tieverkon rakennetta muuttava tielinjaus edellyttää seutukaavan muuttamista. Yleiskaavoituksen yhteydessä määräytyy suurelta osin kunnan tieverkon rakenne ja liikennejärjestelyt.

### Tiesuunnitelmien vaikutus kaavoitukseen

Liikenneyhteydet ovat edellytys maankäytölle. Hyvät liikenneyhteydet aiheuttavat maankäytön hakeutumisen alueelle. Suunniteltu liikenneväylä lisää maan kysyntää, jolloin maan hinta nousee. Merkittävät liikennehankkeet voivat aiheuttaa kaavojen laatimis- tai muuttamistarpeita.

### Tielaitoksen ja kuntien yhteistyö

Tiensuunnittelu on osa yhdyskuntasuunnittelua. Tielaitoksen ja kuntien pitäisi suunnitella yhdessä teiden hallinnollinen luokittelu ja tiehankkeiden ohjelmointi ja toteuttaminen. Liikenteen hoitoon liittyvät toimenpiteet, kuten liikenneturvallisuuden kehittäminen ja viitoituksen järjestelyt, voidaan hoitaa yhteistyönä.

Tiensuunnittelun ajaksi kootaan usein tiensuunnittelijoista, kuntien edustajista ja eri asiantuntijoista hankeryhmä, jossa kunnat pääsevät ilmaisemaan tavoitteensa ja vaikuttamaan tehtäviin ratkaisuihin.

Tie- ja rakennussuunnitteluvaiheessa tielaitoksen ja kuntien yhteistyönä selvitetään paikallisia kysymyksiä.

## Kytkenän edellytykset

Tiensuunnittelu on kiinteä osa yhdyskuntien suunnittelua. Tielaitoksen tulisi suunnitelmillaan palvella kuntien maankäytön suunnittelua sen eri asteissa ja vaiheissa. Tiesuunnitelmien tulisi olla riittävän valmiita eri kaavoitusvaiheissa, jotta ne voitaisiin ottaa täysimääräisesti huomioon kaavoituksessa.

Tielaitoksen ja kuntien yhteistyössä esiintyvien ristiriitojen ratkaisuun pitää olla menettelytavat. Lainsäädännöllisin keinoin ratkaisulta voidaan siirtää väliportaan hallintoon tai ministeriöille. Muutenkin alueiden käyttöön liittyvät päätökset tulisi tehdä paikallisella tasolla kunnissa, lääninhallituksissa ja tiepiireissä.

Kaava-asiantuntijan saaminen tiepiiriin ei ole kytkenän edellytys, mutta se helpottaisi tiepiirin ja kuntien välisiä neuvotteluja. Toisaalta kuntien kaavoittajien tietämystä tiensuunnittelusta tulisi lisätä koulutuksen avulla.

## Kytkenän edut ja ongelmat

Yleinen tie saadaan yhteistyöllä sovitettua yleiskaavaan niin, että kokonaisuusmaankäyttöllinen lopputulos paranee. Kun tie sijoitetaan paikalliset olot huomioiden palvelemaan kunnan sisäisiä yhteyksiä, taloudellisuus paranee. Kytkenässä suunnitteluosapuolien välinen tiedonkulku ja asiantuntemuksen vaihdanta helpottuu.

Suunnitteluprosessien saaminen yhtäaikaiksi voi olla vaikeata niiden kestoajoista johtuen. Toisaalta yleiskaavoitus ei välttämättä käynnisty tiehankkeen johdosta. Useaa kuntaa koskeva tiehanke vaatii kuntien välistä yleiskaavallista yhteistyötä, jonka käynnistyminen voi olla hidasta.

## Kytkenän ratkaisumalli I: Yhtä kuntaa koskeva tiehanke

Kunnan yleiskaavatyön perusselvitykset sekä tavoite- ja rakennevaihtoehdot ovat tiensuunnittelijoiden pohja-aineistona alustavien väyläkäytävien hakemiseen. Käytävät testataan yleiskaavan eri rakennevaihtoehdoissa luonnostelemalla kaavaa, jolloinkokonaismaankäyttöllisesti hyväksyttävät väyläkäytävävaihtoehdot jäävät jäljelle.

Tien turvallisuus, toimivuus ja taloudellisuus huomioon ottaen jatketaan tien yleissuunnittelua. Kunta päättää lopulta valittavan vaihtoehdon, joka liitetään yleiskaavaan.

Yleiskaavaluonnosta esiteltäessä tielaitoksen edustaja on paikalla selvittämässä yleiskaavaa teiden osalta. Työ etenee kunnassa yleiskaavaehdotuksen ja tielaitoksessa tien yleissuunnitelman laatimiseen. Ne asetetaan nähtäville yhtäaikaan. Palautteen perusteella suunnitelmia tarkistetaan, jonka jälkeen ne etenevät hyväksymis- ja vahvistettamismenettelyyn.

## Kytkenän ratkaisumalli II: Useaa kuntaa koskeva tiehanke

Useaa kuntaa koskevan tiehankkeen yhteydessä kuntien tulee harkita yleiskaavallista yhteistyötä. Jos siihen ilmenee tarvetta, perustetaan työryhmä, johon kuuluu jokaisesta kunnasta kaavoitus- ja kunnaninsinööri sekä ympäristöasiantuntija. Tiepiiristä ryhmään kuuluu suunnitteluinsinööri sekä ympäristöasiantuntija. Tiepiiristä ryhmään kuuluu suunnitteluinsinööri ja insinööri rakennustoimialalta. Työryhmää johtaa seutukaavaliitto, josta ryhmään kuuluu suunnitteluinsinööri.

Työryhmä laatii seutukaavaa tarkentavan osaseutukaavan, johon sovitetaan tien eri väylävaihtoehdot ja niihin liittyvä tieverkko.



Osaseutukaavaehdotuksen nähtävilläolon aiheuttamien tarkistusten jälkeen työ etenee kuntien yleiskaavaluonnosten laadintaan. Tiepiirissä jatketaan osaseutukaavan perusteella tien yleissuunnitelman laadintaa. Kuntien yleiskaavaehdotukset pidetään nähtävillä mahdollisuuksien mukaan yhtäaikaisesti tien yleissuunnitelman kanssa. Tämän jälkeen osapuolet tekevät yhdessä tarkistuksia yleiskaavoihin ja tien yleissuunnitelmaan, jonka jälkeen suunnitelmat etenevät hyväksymis- ja vahvistamismenettelyyn.

### **Hyväksyminen ja vahvistaminen**

Ratkaisumallin mukaan kunnanvaltuusto hyväksyy yleiskaavan lisäksi myös tien yleissuunnitelman. Tällöin kunta saa päätösvallan aluettaan koskevassa asiassa.

Yhdentyneessä suunnitteluprosessissa vahvistavia viranomaisia olisi vain yksi. Se olisi yleiskaavan hyväksyvä viranomainen eli lääninhallitus. Ympäristöministeriö vahvistaisi molemmat suunnitelmat niissä kunnissa, joissa yleiskaavan vahvistaminen kuuluu sille.

### **Ympäristötuotos**

Rakennuslain mukaan alueiden käyttö on suunniteltava luonnonvarojen ja ympäristön kestävää kehitystä tukevalla tavalla. Yleiskaavoituksen ja tien yleissuunnittelun yhteenkutenäällä ympäristökysymykset voitaisiin ottaa paremmin huomioon ja päästä ympäristön kannalta parempaan lopputulokseen.

### **Kansalaisten vaikutusmahdollisuudet**

Rakennuslaki ja -asetus, kunnallislaki sekä hallintomenettelylaki turvaavat maanomistajien ja muiden asianosaisten oikeuksia yleiskaavaa laadittaessa. Yleisistä teistä annettu asetus määrittelee vastaavasti kansalaisten oikeuksia teitä suunniteltaessa.

Kansalaisten asemaa helpottaisi, jos suunnittelu-prosessin yhteenkytkennän myötä yleiskaavaehdotus ja tien yleissuunnitelma saataisiin yhtä aikaa ennakkokuulemiseen ja nähtäville. Tällöin vaikutusmahdollisuudet tiivistyisivät kahteen selkeämpään kokonaisuuteen.

## LÄHDELUETTELO

/HE 135/89/

Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi rakennuslain muuttamisesta, HE n:o 135, 1989

/Hyttiäinen 1979/

Hyttiäinen, Esko: Kuntien ja tielaitoksen yhteistyö tiensuunnittelussa, artikkeli, Suomen Kunnat 12/1979, s. 882-885

/Kangas 1982/

Kangas, Pekka: Seutu- ja yleiskaavoituksen vaikutus muuhun kaavoitukseen ja maankäyttöön, Kaavoitusta ja rakentamista koskeva lainsäädäntö, Insinöörijärjestöjen koulutuskeskus, 146-82, Helsinki, luku III, liite 1/6

/Kokkinen 1985/

Kokkinen, Jukka: Yleis- ja osayleiskaavojen käsittelyvaiheista ja kaava-asiakirjoista vuosina 1969-84, diplomityö, Teknillinen korkeakoulu, maanmittausosasto, Espoo, s. 28

/Liedes 1988/

Liedes, Riitta: Liikenteen ja tiestön yhteiskunnalliset ja taloudelliset vaikutukset Vaasan läänissä, I osaraportti, Liikenteen kehittyminen, Vaasan korkeakoulu, Länsi-Suomen taloudellinen tutkimuskeskus, Vaasa, s. 47-48

/LM 1988/

Liikenneministeriö: Tie- ja vesirakennuslaitoksen johto-organisaation sekä tiepoliittisen päätöksenteon uudistaminen, julkaisu 27/88, Helsinki, s. I-II

/LM 1990/

Liikenneministeriö: Tiepoliittisen päätöksenteon uudistaminen, hankekohtaisen päätöksenteon vaiheistaminen, julkaisu 5/90, Helsinki, s. 4-7

/Linkola 1980/

Linkola, Timo: Yleiskaavan suunnitteluprosessi, sisäasiainministeriö, kaavoitus- ja rakennusosasto, tutkimus 1980:64, Helsinki, s. 42-45

/Neste ym. 1989/

Neste Oy ja Suomen Tieyhdistys: Tiet talouden tukena, Helsinki, 1989, s. 8

/Pantzar 1990/

Pantzar, Pentti. Yliarkkitehti, ympäristöministeriön kaavoitus- ja rakennusosasto, haastattelu, 25.9.1990

/Penttilä 1990/

Penttilä, Hannu: Kestävä kehitys ja seutukaavoitus, artikkeli, Seutusunnittelu 1/1990, s. 6

/Repo 1990/

Repo, Veikko, insinööri, Finnmap Oy, ympäristöosasto, haastattelu, 29.6.1990

/SisM 1973/

Sisäasiainministeriö, kaavoitus- ja rakennusosasto: Kaavoituksen yhteistyöseminaari Turku 26.-27.3.1973, yhteenveto, tutkimus 1973:38, Helsinki, s. 34

/SisM 1975/

Sisäasiainministeriö, kaavoitus- ja rakennusosasto: Osayleiskaavoituksen käyttö yksityiskohtaisen kaavoituksen nopeuttamiseksi, kaavoitusohjeita 1/1975, Helsinki, s. 9-15

*/SisM 1976/*

Sisäasiainministeriö, kaavoitus- ja rakennusosasto: Yleiskaavallista yhteistyötä koskevat ohjeet, Helsinki, s. 3

*/SisM 1978/*

Sisäasiainministeriö, kaavoitus- ja rakennusosasto: Yleiskaavoituksen kehittäminen ja liittyminen kunnan muuhun suunnitteluun, kaavoitusohjeita 2/1978, Helsinki, s. 8

*/SisM 1980/*

Sisäasiainministeriö, kaavoitus- ja rakennusosasto: Yleiskaavamerkinnot ja -määräykset, kaavoitusohjeita 2/1980, Helsinki, s. 8-12

*/Tarjanne 1988/*

Tarjanne, Liisa: Kaavoitus- ja rakennustoimen neuvottelupäivät – vilkas keskustelufoorumi, artikkeli, Kaavoitus ja rakentaminen 4/1988, s. 22

*/Teräsvirta 1990/*

Teräsvirta, Matti. Ylitarkastaja, liikenneministeriön liikennetalousosaston tietomisto, haastattelu, 26.6.1990

*/TIEH 1990/*

Tiehallitus, Kehittämiskeskus: Vaiheistettu päätöksenteko, suunnitteluprosessin uudistaminen, Helsinki, 4-48

*/TKK 1989/*

Teknillinen korkeakoulu, arkkitehtiosasto: Arkkitehtuurin koulutusohjelma, lukuvuosi 1989-1990, opinto-opas, Helsinki, 1989, s. 205-207

*/TKK 1990a/*

Teknillinen korkeakoulu, rakennus- ja maanmittaustekniikan osasto: Maanmittauksen koulutusohjelma, opinto-opas 1990-1991, Helsinki, s. 34

*/TKK 1990b/*

Teknillinen korkeakoulu, rakennus- ja maanmittaustekniikan osasto: Rakennus- ja yhdyskuntatekniikan koulutusohjelma, opinto-opas 1990-1991, Helsinki, 1990, s. 38-39, 72

*/TTKK 1989/*

Tampereen teknillinen korkeakoulu: Opinto-opas 1989-1990, Tampere 1989, s.62-63

*/Turun ja Porin lh 1990/*

Turun ja Porin lääninhallitus: Lausunto ympäristöministeriölle mietinnöstä Tiepoliittisen päätöksenteon uudistaminen, hankekohtaisen päätöksenteon vaiheistaminen, Turku

*/TVH 1989/*

Tie- ja vesirakennushallitus, suunnitteluosasto: Taajaman tie- ja katuverkon suunnitelman laatiminen, yleisohjeet, TVH 723868, Helsinki, s. 6

*/TVL 1989/*

Tie- ja vesirakennuslaitos: Tietoa tiensuunnittelusta, Helsinki, s. 10-17

*/V-S SKL 1990/*

Varsinais-Suomen seutukaavaliitto: Varsinais-Suomen täydennysseutukaava 1990, seutukaavaselostus, aluevarausluettelo, Turku, s. 3, 92

*/YM 1984/*

Ympäristöministeriö, kaavoitus- ja rakennusosasto: Seutukaavamerkintöjä, -määräyksiä ja -selostusta koskevat ohjeet, kaavoitusohjeita 1/1984, Helsinki, s. 18, 30-31



*/YM 1989/*

*Ympäristöministeriö, kaavoitus- ja rakennusosasto: Ympäristö- ja tieviranomaisten yhteistyötiensuunnittelussa, Ympäristöministeriön, liikenneministeriön ja tie- ja vesirakennushallituksen yhteistyöryhmän mietintö, työryhmän raportti 5/1989, Helsinki, s. 25-27*

*/YM 1990a/*

*Ympäristöministeriö: Ympäristön ja kehityksen Suomen toimikunnan mietintö, komiteamietintö 1989:9, Helsinki, s. 11, 140-142*

*/YM 1990b/*

*Ympäristöministeriö, kaavoitus- ja rakennusosasto: Kaavoitus- ja rakennustoimen seuranta 1989, selvitys 4/1990, Helsinki, s. 38-45*

## TIEPIIRIEN SUUNNITTELUPÄÄLLIKÖILLE OSOITETTU KYSELY

## KYSYMYKSET

## 1 ORGANISAATIO

- 1.1 Onko piirinne omassa suunnitteluorganisaatiossa maayttöön, kaavoitukseen ja kaavoihin perehtyneitä asiantuntijoita?

*Jos ei ole, tarvittaisiinko?*

- 1.2 Esimerkkejä tien yleissuunnitelmavaiheen työryhmien kokoonpanoista, kuntien edustajien asema ja merkitys?

- 1.3 Ovatko työ- ja hankeryhmät suurissa projekteissa kuntakohtaisia vai kokoontuvatko ne yhdessä?  
*Minkälainen yhteistyö kuntien välillä parantaisi tiensuunnitteluprosessin etenemistä?*

## 2 YLEISKAAVA

- 2.1 Kuntien yleiskaavojen merkitys suunnittelualueen perustietojen hankinnassa?

- Mitä yleiskaavan tietoja käytetään?
- Puuttuuko joitakin tarvittavia tietoja?

- 2.2 Mitä keskeisiä ongelmia yleiskaavat aiheuttavat?

- Vaikeutuuko tiensuunnittelu jotenkin?
- Hidastavatko yleiskaavat tiensuunnittelua?

## 3 KYTKENTÄ

- 3.1 Kuntakontaktienne keskeiset ongelmat?

- 3.2 Tekevätkö yleiskaavoittajat ja tiensuunnittelijat nykyisin mielestänne päällekkäistä työtä?

*Jos tekevät, niin missä vaiheessa?*

*Miten sitä voitaisiin vähentää?*

- 3.3 Missä voitaisiin säästää aikaa ja/tai kustannuksia?

- 3.4 Onko lainsäädännössä puutteita ja/tai jotakin tiensuunnittelua vaikeuttavia yksityiskohtia?

- 3.5 Onko lausuntojen hankkimisessa ja nähtävillä olossa ongelmia?

*Olisiko yleiskaavaehdotus ja tien yleissuunnitelma hyvä saada yhtäaikaa lausuntokierrokselle?*

## TIELAITOKSEN SELVITYKSIÄ

- 1/1990 Liikenneonnettomuuksien aikasarjaennuste vuodelle 1990. TIEL 741863
- 2/1990 Liuskapystyöjakenttien toiminnasta. TIEL 703344
- 3/1990 Tiepenkereen holvautuminen : teoreettinen osa. TIEL 703343
- 4/1990 Bitumistabilointi : käytännön ohjeita, mitoitus. TIEL 703899
- 5/1990 Sorateiden ylläpidon ohjaus : stokastisen mallin soveltamisesta sorateiden kunnonmittauksiin ja toimenpidesuunnitteluun.
- 6/1990 Rengasmelu ja päällysteet. TIEL 703616
- 7/1990 Talvihoidon laadunseurantajärjestelmän kehittäminen. TIEL 703985
- 8/1990 Tiehankkeiden hyvinvointivaikutusten arviointi. TIEL 703618
- 9/1990 Tienkäyttäjän informoinnin kehittämismahdollisuuksien tarkastelu. TIEL 703987
- 10/1990 Tunneliteiden liikenneteknisen mitoituksen perusteita. TIEL 703620
- 1/1991 Satelliitteihin perustuvasta paikannusjärjestelmästä. TIEL 703780
- 2/1991 Autokanta ja liikenne OECD-maissa. TIEL 3200002
- 3/1991 Tiesalaojien toimivuus ja kunnossapito. TIEL 3200003
- 4/1991 Suolauksen vaikutukset tienvarsikasvillisuuteen. TIEL 3200004
- 5/1991 Reunapaalujen vaikutus ajokäyttäytymiseen ja liikenneonnettomuuksiin. TIEL 3200005
- 6/1991 Yleiskaavoituksen ja tien yleissuunnittelun kytkentä. TIEL 3200006